0km

CARROS • TURISMO • TECNOLOGIA • MERCADO • LAZER

O INVERNO QUENTE DE PORTO SEGURO
COM MAPA E ROTEIRO

Mille EP

Mais força com injeção eletrônica no Extra Power

BEBÊ A BORDO
Como levar este passageiro tão especial

TREKKING
Uma Fiorino para quem gosta de aventura

EDITORA GLOBO
ANO 1 - Nº 4
R$ 3,80

GRÁTIS Superpôster!

FERRARI F50
Fotos espetaculares do supercarro

E MAIS: A FORÇA DA F-UNO • OS NOVOS BRAVO E BRAVA • DIRIGINDO COM SAÚDE

ISSN 0104-8252
9 770104 825007 00004

ALGUNS ITENS SÃO OPCIONAIS.

ESTE É O ALFA 164 SUPER V6 24V. EXPRESSÃO MÁXIMA DA LEGENDÁRIA ENGENHARIA ALFA ROMEO. SÃO 215 CAVALOS EM SEU MOTOR 3 LITROS, COM 6 CILINDROS EM V, 24 VÁLVULAS E VELOCIDADE MÁXIMA DE 240KM/H. TUDO ISTO COM A MAIOR SEGURANÇA: FREIOS ABS, CINTOS COM PRÉ-TENSIONADORES, ESTRUTURA DEFORMÁVEL E AIR BAG. CÂMBIO NAS VERSÕES MECÂNICO E AUTOMÁTICO, COM GERENCIAMENTO ELETRÔNICO. CARROCERIA COM REFORÇOS ESTRUTURAIS NAS LATERAIS E TETO. DESIGN PININFARINA. O 1º IMPORTADO COM ANTIFURTO IMMOBILIZER ALFA CODE. ALFA 164 SUPER V6 24V. TODA A EMOÇÃO ALFA ROMEO.

ALFA 164 SUPER V6 24V.

LA LEGGENDA ALFA ROMEO CONTÍNUA.

Come Sportivo

Okm

ANO 1 — Nº 4 — JULHO 1995

Nas redações de revistas como *Okm*, obviamente fala-se muito em carros — discutem-se novidades, comentam-se desempenhos, criticam-se modificações, aplaudem-se desenhos de estilo. É a escolha de carros de cada edição, porém, que provoca as discussões mais acirradas. É sempre vem à tona a mesma questão: deve-se privilegiar as máquinas de sonho ou a realidade imediata — ou seja, os carros mais ao alcance da maioria dos leitores? Prevalece sempre a busca do equilíbrio. Se é indiscutível que o leitor deseja conhecer os carros que estão chegando às lojas, e ao alcance de seu bolso, não é menos verdadeiro que quem gosta de carros quer estar por dentro da última tecnologia do setor. A seção de **Carros** desta edição contempla todos esses aspectos. De um lado, a novidade do Mille EP: a introdução da injeção eletrônica que torna o mais vendido dos populares ainda mais forte. Para quem quer uma picape para enfrentar as estradas de terra, mostramos a Trekking, uma edição especial da Fiorino. Da Itália, vêm as mais recentes armas da Fiat para a briga pelo mercado dos carros médios: o Bravo e a Brava. E o sonho toma corpo no belíssimo pôster e na completa reportagem sobre o F-50, o bólido que chega para comemorar o cinqüentenário da Ferrari. Entre outras boas reportagens desta edição cabe mencionar as duas viagens deste mês: às areias em todos os sentidos quentes de Porto Seguro e a um preservado pedacinho da Itália que fomos descobrir escondido no interior do Rio Grande do Sul.

Luiz Henrique Fruet
Diretor de redação

Okm é uma publicação da Editora Globo em parceria com a Fiat, e trata principalmente dos carros das marcas Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati e Lancia.

Carros 15

A Fiorino de botas
A picape da Fiat ganha uma versão com suspensão mais alta, para vencer estradas ruins: a ***Trekking*** **24**

Bodas de ouro
A espetacular ***Ferrari F50****, que chega para substituir a F40 e celebrar os 50 anos da empresa* **28**

Dirigir 39

Cuidado ao sair com ele
Crianças no carro: o certo, o errado, os melhores bancos e outras dicas para você levar esses passageiros tão importantes **40**

Viajar 53

O inverno mais quente do Brasil
As belezas, agitos e o eterno verão de Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e outras praias do litoral do sul da Bahia **54**

Tecnologia 69

Pé no breque
Entenda como começou e evoluiu a tecnologia desses equipamentos fundamentais de seu carro: os freios **70**

Esporte 77

Cada vez mais quente
Com a prova de São Paulo, a Fórmula Uno esquenta de vez e promete grandes emoções no segundo semestre **78**

Mercado 83

Tem carro sobrando na praça
Sem financiamentos, os compradores sumiram do mercado e a venda de carros usados atravessa uma de suas piores crises **84**

Brevemente... Bravo e Brava
Conheça os dois novos modelos que a Fiat lança na faixa dos carros médios **36**

Aprenda a dirigir seu coração
Trânsito caótico, motoristas irritados: dirigir em cidade grande tornou-se uma fonte de problemas. Veja como enfrentar essa rotina sem estresse nem doenças **45**

Santa Cruz Cabrália, ao norte de Porto Seguro

A Itália que não está no mapa
Uma visita a Vale Vêneto, a surpreendente colônia que revive o paese italiano no interior gaúcho **62**

CAPA
Extra Power
Chegou o ***Mille EP****. Agora o carro popular mais vendido do Brasil tem injeção eletrônica.* **18**

Linha Direta 8
Sob Controle 50
Mão Dupla 67
Garagem 74
Preços 88
Auto Shopping 98

“

É lógico que o

Clube Mille On-Line

merece todo o meu respeito.

Carro popular tem que

ser comprado sem drama.

”

Fernanda Montenegro apóia totalmente a idéia do Clube Mille On-Line. Além de todos os benefícios que ele oferece, você compra seu carro em duas vezes, paga o preço de tabela e a entrega é garantida pela Fiat. Isso é o que o consumidor brasileiro estava merecendo há muito tempo. Clube Mille On-Line. Compre um Mille. Ganhe respeito.

Clube Mille On Line

FIAT

SEU LUGAR É AQUI.

EDITORA GLOBO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
Roberto Marinho (presidente)
João Roberto Marinho (vice-presidente)
Roberto Irineu Marinho, José Roberto Marinho,
Luiz Eduardo Veiga da Silva (secretário),
Mauro Mendonça e Pedro Parisi
(conselheiros)
DIRETORIA
Vicente A. Pechler (diretor-geral),
Fernando A. Costa, Flávio Barros Pinto, Carlos Alberto
R. Loureiro, José Francisco Queiroz (diretores)

Okm

DIRETOR EDITORIAL
José Roberto Nassar

REDAÇÃO
Diretora Luiz Henrique Fruet
Redator-Chefe Gabriel Marcondes Filho
Editor Executivo Jorge Medauar
Editores Antonio Sergio Rodrigues (Arte), Arthur Augusto, Ewe Moreno, Luiz Maciel Filho
Repórteres Marcos de Oliveira, Yuri Vasconcellos
Diagramador Antonio Carlos de Araújo
Secretária de Produção Lilyanes Borges de Lima
Secretária Rita de Cássia V. Spadin

PUBLICIDADE
VENDAS
Diretor Eduardo Autar Nemr
Gerentes Marcos Maffei, Celso Marino e Ana Lúcia Tavares
Executivo de Contas Alessandra Miguel, Cleusi Ferreira, Marcos Alves, Simone Franco
Coelistas Andréia Cimini, Wagner Martins, Dora Magalhães, Maurício Castro, Raquel Lemos de Andrade Cavalieri, Suely Nascimento, Tânia Sanches
Supervisor de Digitos Reinaldo Scolaro
Coelistas de Diretos Patrícia Trudel, Leila Rosa, Marley Marques

MARKETING
Gerente de Planejamento Silvia Fernandes
Gerente de Pesquisa Lúcia Salgó
Gerente de Administração Juarez Leite
Gerente de Promoções Isabel Palomeli

Representantes BRASÍLIA: DGM Publicidade e Repres. Marca Prop. e Mercs. — Direção Sócio/Atendimento Fernandes de Rosa — Fone: (061) 223-6422. BELO HORIZONTE: VC Assessoria e Promoções Ltda. — Vitor Cruz — Fones: (031) 225-4777/225-8355 — Fax: (031) 227-7484. CAMPINAS: Andrade — José Francisco Dario Pereira Marcos Rez. — Fone: (0192) 32-4900 — Fax (0192) 32-4936. CURITIBA: Sin. Equipes Representações Comerciais Ltda. — Maria Cristina Ribeiro de Mendonça — Fone: (041) 264-2704. FLORIANÓPOLIS: Yur Com. Repres. e Serviços de Publicidade Ltda. — Maria Magnar de Medeiros — Fone: (0482) 23-2442 — Fax: (0482) 23-2442. FORTALEZA: Comunicação e Mercado — Paulo Osório — Fone: (085) 261-4066. Fax (085) 266-1048. GOIÂNIA: Brasília Turismo e Representações — Antonio Chaves Ferreira — Fone (062) 925-7123. PORTO ALEGRE — Eliane Engel — Fones: (051) 233-6911/233-3822. RECIFE: Rg & Schiavo — Luiz Augusto A.C. Nunes — Fone/Fax: (081) 465-1551. RIBEIRÃO PRETO: Promo Propaganda e Marketing Ltda. — Adelson Paulo Junior — Fone: (0162) 625-4699 — Fax: (0162) 625-4699. Ext. Diretoria (016) 726-4668 — Fax (016) 625-0521. RIO DE JANEIRO: Lyx Comunicações Ltda. — Leopoldo Antonio — Fones: (021) 252-8720/252-9014 — Fax: (021) 231-5984. SALVADOR: Aura Representações e Serviços Ltda. — Elizabeth Silveira/Lucia Silveira — Fone: (071) 371-1761 — Fax: (071) 358-7773

ÁREAS DE APOIO

COMUNICAÇÃO
Diretor de Propaganda e Promoções José Carlos Médici
Diretor de Comunicação Marcio Dorea Santos
Gerente de Propaganda Sérgio Nascimo
Gerente de Divulgação de Imprensa Mônica Frost

COMERCIAL
Diretor de Vendas/Bancas Wanderley Monteiro
Diretor de Assinaturas Ubiratan Rohem
Diretor de Marketing Direto Wilson Paschoal Jr.
Diretor de Operações Carlos Machado
Diretor de Produção Gráfica Darcio Borges
Gerente de Produto Sérgio Gramo

DIRETOR RESPONSÁVEL José Roberto Nassar

A revista Okm é uma publicação mensal da EDITORA GLOBO S/A — Distribuição exclusiva para todo o Brasil: Fernando Chinaglia Distribuidora S/A — Rua Teodoro da Silva, 907 — Rio de Janeiro — RJ — Tel. (021) 577-7766. Distribuição em Portugal: Midesa S/A — Rua Dr. José Espírito Santo, Lote 1-A — CEP 1900 — LISBOA — PORTUGAL.

NÚMEROS ATRASADOS
A Editora Globo atenderá os pedidos, havendo disponibilidade em estoque, ao preço da edição atual. Escolha entre as opções abaixo:
1. Por carta: A Editora Globo S/A, a/c. Departamento de Números Atrasados, Caixa Postal 266, CEP 20403-970, Agrovila, Iranuir — SP. Obs.: Os pedidos serão atendidos via correio somente após depósito de efetivo.
2. Nas bancas: Por intermédio de jornaleiro ou Distribuidor Chinaglia S/A 5064.
3. Pessoalmente: São Paulo: Praça Mauá nos. 18 — Centro — Telefones (011) 228-1841 ou 228-9427. Rio de Janeiro: Rua Teodoro da Silva, 907 — Grajaú — Telefones: (021) 577-4022 ou 577-2365.

CENTRAL GLOBO DE ATENDIMENTO AO ASSINANTE
Para quaisquer informações escritas para Editora Globo — a/c. Central Globo de Atendimento ao Assinante — Caixa Postal 5432 — CEP 01064-970 — São Paulo — SP, se preferir telefone para (011) 836-7333 (SP) ou através do fax (011) 856-7620.
A Editora Globo garante aos assinantes desta publicação a restituição em caso de parte do preço total pago antecipadamente a correspondente aos exemplares a serem entregues, devidamente corrigido monetariamente em caso de descontinuação desta publicação. Ao fazer sua assinatura, exija a credencial do vendedor e pague com cheque nominal à Editora Globo S/A mediante recebimento de 1ª via de nosso convênio de venda.

NOSSOS ENDEREÇOS
SÃO PAULO: Rua Domingos Sérgio dos Anjos, 377 — Fone: (011) 836-6000 — CEP 05186-170 — Telex (011) 24 JANEIRO: Rua Irapuru, 1208 — Tel. (021) 273-1622 — Telex (021) 23366 — CEP 20251-032. Impressa na Gráfica Editorial Bologna - Milano - Italy - ISSN 0104-8252

ANER

LINHA DIRETA

As válvulas do Tempra

No texto sobre o Tempra Stile, edição de abril, está dito que o Tempra foi o primeiro carro brasileiro a adotar quatro válvulas por cilindro, em sua versão 16V. O Galaxie 500 já o fizera antes.

Adriano F. de Araújo
Campina Grande - PB

O Galaxie 500, que esteve no mercado entre 1967 e 1979, tinha oito cilindros em V e duas válvulas por cilindro. Assim, ele tinha de fato 16 válvulas, mas não quatro por cilindro.

Som japonês

Quero parabenizar a equipe de *Okm* pela ótima revista e pedir três informações. De que país é a Alpine, que fornece os aparelhos de som para os carros Fiat? Qual o endereço dessa empresa, e também da Kenwood e da Pioneer?

Ítalo Elmo G. Silva Jr.
Recife - PE

A Alpine pertence ao grupo japonês Mitsubishi Electronics. Seu endereço: Marunouchi 2-fhome, Chiyoda-ku, Tokio - Japan.

A Kenwood Electronics Brasil Ltda: Av. Indiandpolis, 628 - CEP 04062-001, Planalto Paulista, São Paulo, SP. E a Pioneer Electronic Corporation: 4-1, Meguro 1-chone, Neguro-Ku, Tokyo 153, Japan.

Mille com injeção

Li em um jornal que o Mille ELX virá com injeção eletrônica. Como acabei de entrar no sistema Mille On Line, queria saber se meu carro virá ou não com injeção.

Alberto Lacombe
São Paulo - SP

Trata-se do Mille EP (conheça-o, em detalhes, na reportagem da página 18). Os inscritos no Mille On Line poderão optar por ele, pagando a diferença de preço entre os dois modelos.

Isenção de IPI

Como paraplégico, e com minha carta de habilitação vencida e sem condições de dirigir carro mesmo

As válvulas do Uno Turbo

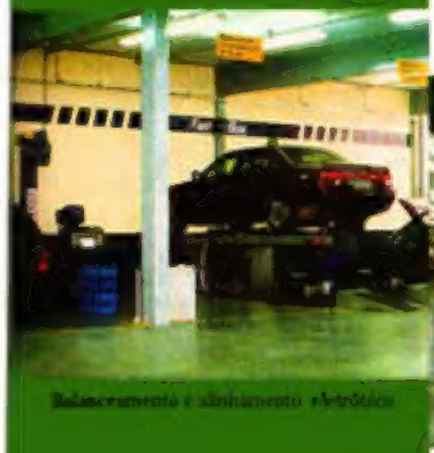
Na reportagem "Fôlego extra no motor", página 85 da edição de maio, diz-se que o Uno Turbo tem motor com 4 válvulas por cilindro, o que não procede. Seria oportuno publicar uma correção a respeito.

Paulo R. Bannemann,
Fiat Automóveis, Porto Alegre

*O leitor está certo: o Uno Turbo tem **duas** válvulas por cilindro, e não quatro.*

Sultan A CONCESSIONÁRIA FIAT DE 1º MUNDO DO ANO 2000

35 MIL METROS ESPERANDO POR VOCÊ



Balanceamento e alinhamento computadorizado

Oficina com equipamentos de 1º Mundo

Pintura. Cabine e estufa, tecnologia mundial

• Funilaria - 100% de qualidade
• Alinhamento e Balanceamento Eletrônico
• MEA 1500 (Diagnóstico preciso de motores)

Conheça as Amplas e Modernas Instalações da Sultan do Ano 2000 e Você Vai Poder Desfrutar de Assistência Técnica e Atendimento de Primeiro Mundo.

Venha até a Sultan, tudo isso está reservado pra você.

ALFA ROMEO Sultan FIAT

Fone: 951-2055-Fax: 202-6814
Rod.Fernão Dias, km 86 Caixa Postal 2038 - Cep 07071-970
Guarulhos - SP

Torcedor Ferrari

Como descendente de italianos e torcedor da Ferrari, adorei a reportagem "Uma Religião Chamada Ferrari", publicada na edição nº 1, e gostaria de saber se existe, no estado do Rio, algum clube, loja ou associação onde pudesse adquirir produtos da Ferrari (como bonés, camisetas, pôster).

Marcos Peixoto das Flores
Nova Iguaçu - RJ

Os representantes da Ferrari não têm conhecimento de nenhuma associação desse gênero. Mas alguns produtos com a grife Ferrari podem ser encontrados em lojas de importados.

adaptado, quero informar sobre a discriminação, mesmo involuntária, que vem sendo praticada contra pessoas como eu: não me é dado o direito de adquirir um veículo isento do IPI, enquanto paraplégicos habilitados têm direito a tal isenção. Até leigos fisicamente saudáveis, e não taxistas (muitos deles comerciantes que passam por taxistas), conseguem seus carros com essa isenção. Tenho um filho e uma filha em condições de dirigir, preencho outras condições legais. Num telegrama ao presidente da República, fiz ver essa discriminação e fui informado, na resposta, que o assunto foi encaminhado ao Ministério da Fazenda. Espero que a publicação desta ajude a sensibilizar as autoridades.

Adélio Alves de Oliveira
Pará - MG

Vendo o carro nascer

Estou muito satisfeita com o meu Mille EL.X, quatro portas, que comprei em outubro/94 e recebi em fevereiro/95. Queria saber se todos os compradores do Mille On Line poderiam ver seu carro sendo montado ou só os que recebem convite especial? No meu próximo carro, espero poder acompanhar essa montagem!

Regina Lima Costa
Sorocaba - SP

Os dois clientes que aparecem na matéria "O carro sem ágio", edição de abril, tiveram acesso à fábrica por terem sido especialmente selecionados para a realização da reportagem.

Bateria e infiltração no Mille

Comprei um Mille Electronic na Quorum, em São Paulo, prometido para este julho mas entregue antes, em março. Ao retirá-lo, vi que estava faltando a bateria. Providenciaram sua instalação em algumas horas. No dia seguinte, voltei para uma regulagem — o motor estava acelerado — e também solucionaram rapidamente. Uma semana mais tarde, apareceu uma infiltração de água pelo vidro lateral direito de trás, e o da frente estava riscado. Levei de novo à concessionária, mas estes problemas não foram solucionados. Depois surgiram outros problemas e minha intenção é devolver o carro. Como devo agir?

Roberto Barbieri da Silva
São Paulo - SP

O sr. Roberto foi contactado pela concessionária Quorum, que providenciou os reparos necessários. No dia 17 de maio, o veículo foi devolvido com todos esses inconvenientes sanados.

A cor, o rádio, a antena e os faróis

Pedi meu Uno ELX em março e quero saber algumas coisas sobre ele:
1. Eu queria azul caribe, mas tive de optar pelo cinza savelha, que, por sinal, também me agrada. Mas quero saber: por que tive de mudar?
2. O item "predisposição para rádio" significa que ele já vem com antena instalada?
3. A posição da antena é, a meu ver, a única desvantagem no design do Uno. Posso pedir a instalação no teto, como no Tipo? Por que isso não é feito na linha de montagem?
4. Poderei instalar faróis auxiliares ou de neblina, como os do Uno 1.6 mpi?
5. Já existe proposta de assinatura da revista *Okm*?

Marcio Silva Borges
Rio de Janeiro - RJ

Sobre a cor: *o sistema On Line permite escolher a cor e o grupo de opcionais do carro. Não há restrições. No caso do sr. Marcio, ele certamente se inscreveu numa concessionária cuja cota de Mille na cor azul caribe estava esgotada no momento ou só disponível em um prazo mais longo. Daí a sugestão de outra cor, que o cliente aceita se for de seu interesse, para receber o veículo em menor tempo.*

Sobre a antena: *desde maio todos os modelos da linha Uno, com opcional predisposição para rádio, já vêm com moderna antena eletrônica instalada de fábrica, incorporada entre as lâminas do pára-brisa através de um fio metálico.*

Sobre os faróis auxiliares: *técni-*

LINHA DIRETA

camente, a instalação é possível, mas a Fiat não recomenda tal operação, por descaracterizar a originalidade da versão.

Quanto à assinatura de 0km: *compradores de carro zero da Fiat, desde dezembro passado, são brindados automaticamente, pela Fiat, com as primeiras doze edições da revista. Outros interessados podem assiná-la normalmente, contactando a Editora Globo, em São Paulo, no telefone 011/836-7033, Departamento de Assinaturas.*

Cinto de segurança

Solicito que publiquem o texto abaixo, para alertar os outros leitores sobre a qualidade duvidosa dos produtos da Fiat. Talvez atraído pela publicidade, ou pelo design, tornei-me um simpatizante da marca. Em dezembro de 94, adquiri dois automóveis zerinho, um Tipo 1.6 e um Mille ELX, e preparei-me para desfrutar um longo período sem incômodos.

Mas aconteceu o inverso: com poucos dias de uso, os dois começaram a desfiar um rosário de problemas. Tornei-me freqüentador assíduo das concessionárias e interlocutor cotidiano do setor de relações com o consumidor da Fiat. Depois de vários dias sem os dois veículos, veio a maior decepção e motivo desta carta: o cinto de segurança do Uno se soltou (e permanece solto até hoje, "por falta de peças") Cabe então uma reflexão: quando descobrirei o próximo problema? Termino referendando o refrão popular: FIAT = Fui Iludido Agora é Tarde.

João Ricardo Hilgenberg
Curitiba - PR

No início de junho a concessionária Florença, de Curitiba, trocou o cinto de segurança do veículo do sr. João Ricardo. Em situações semelhantes, a Fiat sugere um contacto direto com o Serviço de Atendimento ao Cliente da concessionária, para um pedido de urgência à montadora.

Mais pôsters

Agradeço pela assinatura da revista e faço um pedido: que publiquem posters, principalmente dos carros Fiat.

Marcos Sérgio Perdigão Fernandes
São Domingos do Prata - MG

Os pôsters são publicados todo mês, com ênfase especial para os carros do grupo Fiat.

Coletor do Tempra 16V

Queria saber qual o tipo de coletor, tubular ou fundido, que apresenta mais vantagens para o desempenho do motor. E fazer uma pergunta: por que, dos carros nacionais, apenas o Tempra 16V tem coletor tubular, se esse equipamento é tão comum entre os importados?

Valdir Luis F. Filho
São Paulo - SP

Na indústria automobilística procura-se sempre aumentar a eficiência do funcionamento de um automóvel. Nessa busca, a redução de peso é sempre considerada, uma vez que permite melhor desempenho do veículo. Nesse aspecto, o coletor tubular permitiu à Fiat conciliar o ganho de potência sem aumento de peso.

Assim, o conceito do projeto do coletor tubular permitiu construir um coletor mais longo e com curvas mais suaves, o que gerou um ganho de potência. E optamos pelo tubular em chapa porque o coletor esportivo feito em ferro fundido tem peso maior. Ao se decidir pelo coletor tubular a Fiat está oferecendo ao cliente do Tempra 16V um produto mais moderno e com características mais esportivas.

O lugar da antena

Sempre fui apaixonado pelo Uno, mas observo um detalhe que me parece importante: a colocação da antena. Dependendo da região, a antena que vem no Uno, nos opcionais do Grupo V, não funciona. O rádio sintoniza mal, causando grande desconforto. Como a antena original é colocada rente à porta (local original), é de péssima recepção, por que não melhorar? Ele poderia vir de fábrica com o cabo da antena fixado no teto, como a do Tipo. Ficaria muito bonito e resolveria um grande problema. É uma sugestão de quem torce para o Uno ficar ainda mais bonito e prático.

Marco Antonio Rodrigues
Novo Horizonte - SP

Apesar de concordar com o leitor quanto à estética superior da antena atualmente utilizada no Tipo, a Fiat acaba de adotar nova antena para toda a linha Uno. Desde meados de maio todos os modelos da família Uno já contam com nova antena de rádio eletrônica incorporada no pára-brisa, que acompanha o pacote de opcionais que inclui predisposição para rádio ou mesmo o rádio toca-fitas já instalado de fábrica. Trata-se de uma moderna antena de última recepção. Visualmente, é um fio metálico incorporado do lado direito, entre as duas lâminas do pára-brisa.

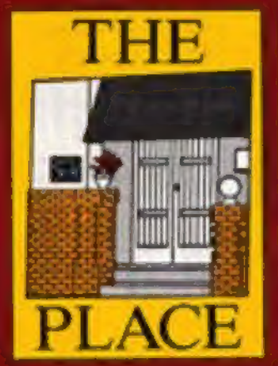
ENTRE NESTA LINHA

A seção "Linha Direta" é um canal entre você e 0km. Comunique — por carta ou fax — suas dúvidas, sugestões, queixas e opiniões, e leia a resposta neste espaço. Não esqueça de dar seu endereço, identificação e, se possível, telefone para contato. Escreva para:

Linha Direta / Revista 0Km
Rua Domingos Sérgio dos Anjos, 277 - São Paulo - SP
CEP 05136-170
Fax: (011) 836-5248

O CIRCO DA FÓRMULA 1, OS CAMAROTES DO SAMBÓDROMO EM SÃO PAULO, OS MEGA-SHOWS DO MORUMBI E TEATRO MUNICIPAL TÊM UMA COISA EM COMUM:

Buffet The Place



DIVISÃO EVENTOS

Rua Haddock Lobo, 1550 - Fone: 282-5800 - SP

O MELHOR CAMINHO

FIAT

• Super Estoque em Veículos Okm e Usados

• Atendimento Exclusivo

• Oficina Especializada

• Sempre um Grande Negócio Esperando Você

• Consulte-nos!

EXCETO MILLE

FIAT galileo
Nosso negócio é FIAT
Av. Sumaré, 179/249
Próx. à Rua Turiassu
874-2888

Spazio FIAT
Grandes negócios no ABCD
Av. Antônio Piranga, 1389
DIADEMA - Fácil acesso pela via Imigrantes - Saída 16
445-8111

GIARDINO FIAT
Bons negócios por natureza
Rua Heitor Penteado, 800
Próx. Av. Dr. Arnaldo
874-2777

Carros

O segredo da Lancia

O luxuoso sedã Lancia Kappa *(acima)*, topo de linha da marca, receberá no fim do ano uma versão perua *(ao lado)*. A Lancia k SW terá os avançados motores de cinco cilindros e 20 válvulas do sedã, e potência entre 145 e 204 cv. O desenho é do estúdio Idea e a produção será na Pininfarina. Depois será a vez de um cupê de duas portas e traseira encurtada.

Minivans chegam da França e do Japão

Evasion *(ao lado)* é versão Citroën do projeto Fiat/PSA. Odissey *(acima)* é da Honda

Chegam ao Brasil mais duas minivans, capazes de levar de 5 a 8 pessoas. Da França, desembarca a primeira representante do modelo desenvolvido conjuntamente pelos grupos Fiat e PSA: a Citroën Evasion. Está sendo trazida a versão VSX, de acabamento mais luxuoso, com motor 2.0 dotado de injeção multiponto, turbocompressor, 150 cv de potência e 24 kgm de torque, que leva a minivan aos 195 km/h. Fabricada em Sevelnord, norte da França — como suas irmãs Fiat Ulysse, Lancia Z e Peugeot 850 —, a Evasion tem 4,45 m de comprimento e já vem com direção hidráulica e freios antibloqueio (ABS). Custa 62.760 dólares.

Outra minivan que chega este mês é a japonesa Honda Odissey, que em seu país dividiu o título de veículo do ano com o esportivo Mitsubishi FTO. Projetada sobre a plataforma do Accord, tem 4,75 m de comprimento. O motor 2.2 de 16 válvulas rende 145 cv de potência e 20 kgm de torque. O câmbio é automático e está disponível como opcional a tração 4x4.

Um Baleno na praia

Chega ao Brasil, em duas versões, o Suzuki Baleno, carro que marca o salto de uma fabricante de motos, jipinhos e carros pequenos para a faixa média. Com 3,87 m (dois volumes) ou 4,19 m (sedã), tem motor de 1.590 cc, 16 válvulas e 99 cv. Vem com direção hidráulica e pode ter câmbio automático, controle da suspensão, freios com ABS e air bag. Custa a partir de 34.000 dólares.

Sedã e dois volumes: as versões do médio Baleno

F355 Spider, a versão conversível

"O primeiro Ferrari era aberto": esse lembrete apresenta a versão conversível do menor dos Ferrari, o F355, que já tinha as opções Berlinetta (cupê) e GTS (teto rígido removível). Fora a capota retrátil, acionada por um sistema elétrico semi-automático, tudo se mantém no F355 Spider: motor V8 com 5 válvulas por cilindro, 3,5 litros, 380 cv e 109 cv/litro, um dos aspirados de série mais eficientes do mundo (só superado pelo F50 mostrado no pôster desta edição), confortos como ar-condicionado e amortecedores eletrônicos e a velocidade de 295 km/h.

FTO: câmbio automático 6 especial

Exclusivo para japoneses

Só disponível no Japão, onde ganhou o título de Carro do Ano, o Mitsubishi FTO tem motores 1.8 e 2.0 de 125 a 200 cv e se distingue por um opcional: um câmbio automático com 210 sensores, que escolhe a marcha mais adequada a cada momento e ao estilo de condução, além de permitir a seleção manual das marchas, sem embreagem.

Alfa Romeo 155 ganha novo motor

Ao estrear um inédito motor 2.0 de 16 válvulas, o modelo 155 mereceu da Alfa Romeo alguns retoques de estilo que apelam para a esportividade, como o amplo aerofólio traseiro, as rodas de liga leve negras e a moldura cromada no amplo escudo frontal que contém a grade. O novo motor, baseado na família dos modulares de última geração em desenvolvimento no grupo Fiat e já usados no Lancia k e no Fiat Barchetta, mantém características da Alfa, como a dupla ignição (duas velas por cilindro). Com 150 cv a 6.200 giros e torque de 19 kgm a 4.000 giros, permite ir de 0 a 100 km/h em 9 segundos e atingir 208 km/h. Situado entre os novos 145/146 e nosso 164, o médio 155 chegará logo ao Brasil.

Orientais de briga

Mais dois jipes orientais com tração 4x4 vêm brigar aqui: Suzuki Vitara V6 e Ssangyong Musso. Lançamento mundial, o Vitara V6 de 5 portas vem desafiar o patrício Mitsubishi Pajero e o americano Ford Explorer. Com motor 2.0 de 6 cilindros em V, 24 válvulas, injeção eletrônica, 136 cv e 17,5 kgm de torque, ele atinge 160 km/h e acelera de 0 a 100 km/h em 12,5 segundos. Esse Vitara é maior (4,125 m de comprimento) que o anterior de 4 portas e foi reestilizado: a frente e o painel mudaram e os pára-lamas foram alargados para abrigar bitolas maiores. O possante Musso é o modelo de estréia da coreana Ssangyong no Brasil. Vem equipado com motor Mercedes 3.2i, de 6 cilindros em linha, 24 válvulas e nada menos que 220 cv de potência e 31,6 kgm de torque, com o que atinge 194 km/h.

✔ **ESPANHA EM CAMPO.** A marca espanhola Seat, do grupo Volkswagen, estreou no Brasil com o Cordoba, sedã de 2,5 volumes, na versão de topo GLS 1.8. Podem vir também o pequeno Ibiza, baseado no novo VW Polo, e o três volumes Toledo. A Seat acaba de lançar a minivan Alhambra, terceira versão do projeto Ford-Volkswagen que já tem Ford Galaxy e VW Sharan, as três feitas em Portugal.

✔ **IRMÃOS CORSA.** A General Motors lançou a picape Corsa (com capacidade para 575 kg de carga e motor 1.6 de 79 cv) e prepara as versões 4 portas (mais longa) e três volumes desse pequeno modelo. Assim, a GM se adianta à renovação da nova linha Gol da Volkswagen, que mantém Parati, Saveiro e Voyage no mercado, enquanto prepara as versões perua, picape e três volumes do novo Gol.

Mercedes arredonda os faróis

Sem abandonar a sobriedade clássica, ele vem com os contornos arredondados da moda — até os faróis voltaram ao formato circular de antigamente. É o novo carrão Mercedes-Benz Classe E, que está sendo lançado na Europa. A carroceria, com frente rebaixada, ostenta o baixíssimo coeficiente aerodinâmico (Cx) de 0,27. Com 4,80 m, o "médio" da Mercedes (ele fica entre o "pequeno" classe C e os grandes S e SL) é só ligeiramente maior que seu antecessor, mas ganhou em espaço e recebeu requintes como um sensor de chuva, que ativa automaticamente os limpadores, air bags laterais e sistema opcional de controle de derrapagens. Dispõe de motores 2.0 (136 cv), 2.3 (150 cv) e 3.2 (220 cv), além de versões a diesel.

Cuore, o mini da Daihatsu

Apesar do nome italiano, o Cuore *(acima)* é japonês legítimo: tem só 3,31 m no comprimento, 630 kg de peso e um motorzinho de três cilindros e 847 cc que rende 44 cv com injeção eletrônica. Atinge 145km/h, segundo a Daihatsu, que o lança no Brasil. Em sua faixa, já encontra aqui, como concorrente, o compatriota Subaru Vivio.

Mudou sobretudo o comportamento do Mille: ele funciona de um modo mais ágil e uniforme. Agora, ficou mais gostoso de dirigir

EXTRA POWER
O MILLE GANHA MAIS FORÇA

Com injeção eletrônica, o carro popular mais potente do Brasil fica ainda mais forte

por ADÍLSON AUGUSTO / fotos NELSON COELHO

Era só o que faltava: o carro popular mais potente do país ganhou injeção eletrônica exclusiva e ficou ainda mais forte. Para isso, treinou muito nos dinamômetros da engenharia e nas mãos dos pilotos de teste de Betim, até melhorar a forma. Adquiriu um fôlego meticulosamente dosado para garantir o mesmo desempenho em todas as situações. E acrescentou dois cavalos à massa muscular, passando de 56 cv a 3.250 rpm para 58 cv a apenas 3.000 rpm — rotação na qual também está disponível, agora, o torque de 8,2 kgm. É o novo Mille EP (de "Extra Power", ou "força extra"), versão que vem reforçar o campeão dos populares.

Que ganhou em agilidade se percebe de imediato, ao pilotá-lo. Anda lisinho em todas as mar-

Sem falhas nem vazios, ele agora vai a 152 km/h

Roda de liga opcional e nova calota distinguem o Mille EP

chas, sem falhas nem vazios, até a velocidade máxima, que passou de 150 km/h para 152 km/h. Acelera até 100 km/h em 17,5 segundos (antes, levava 18,5 segundos). E, com o bom aproveitamento da combustão trazido pela injeção eletrônica — que dosa a mistura ar-gasolina na medida certa que o motor exige a cada momento —, está ainda mais econômico: 12 km/litro na cidade (antes, 11,7 km/l) e 19 km/l na estrada (contra 17,8 km/l antes).

O que o Mille recebeu foi uma injeção monoponto especial, gerida por um software desenvolvido inteiramente no Brasil pelos técnicos da Fiat e da Magnetti Marelli. O sistema inclui um controle ativo da detonação (batida de pino), que interfere isoladamente em cada cilindro onde detecta o problema e assim permite aproveitar ao máximo a queima da mistura ar-combustível. É um avanço sobre o controle passivo tradicional. Este, quando há detonação num só cilindro, atrasa ou adianta o processo em todos, prejudicando o desempenho. Com o novo controle, o motor enfrenta eficientemente a variação de octanagem das gasolinas brasileiras (que favorece a detonação), mantendo o funcionamento "redondo" do motor.

Houve outras mexidas. "Já que o coração do carro estava aberto", conta Mario Vietti, chefe da engenharia de produto, "a Fiat aproveitou para instalar um novo coletor de admissão que melhora o rendimento, independentemente da injeção".

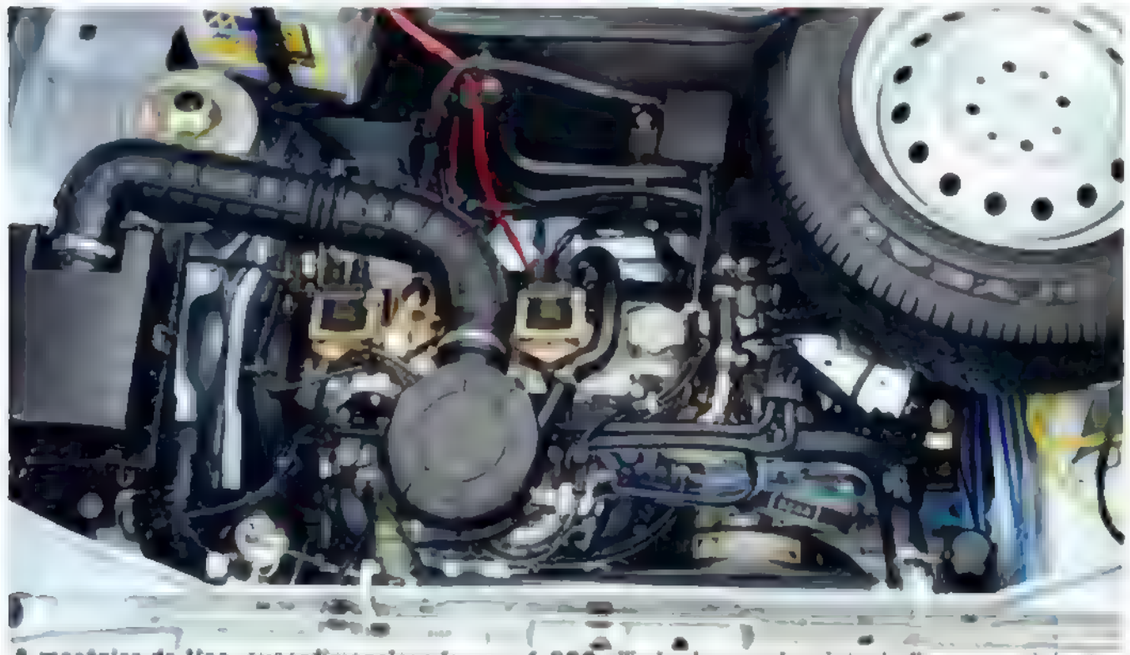
Cada mudança gerada em laboratório foi exaustivamente testada na pista, até atender a certas exigências. Uma delas é a da partida a frio imediata, sem falha, mesmo que o carro saia subindo uma rampa. Outra é o funcionamento regular em qualquer condição: subidas ou descidas, no nível do mar ou na montanha, na cidade ou na estrada. Finalmente, foi preciso conter as emissões do escapamento nos níveis legais.

Claro que os requintes já presentes na linha Mille ficam mantidos, como o ar-condicionado opcional, que se desliga automaticamente por instantes nos momentos de maior exigência do motor — para usar potência total nas ultrapassagens, por exemplo.

Com este lançamento, todos os modelos Fiat passam a dispor de versões com injeção eletrônica. O velho carburador, que só sobrevive no Mille básico e no ELX, tende a desaparecer — tendência dominante nas marcas mais sofisticadas do mundo.

Na medida em que o Mille se sofistica, some a imagem rude dos populares de outrora — os chamados pés-de-boi, de aspecto pobre e sem itens hoje indispensáveis. Desse jeito, conservadores mais empedernidos podem temer que o consumidor brasileiro de carros populares acabe ficando mal-acostumado e exigente como o europeu. Afinal, diriam, onde vamos parar com essa mania de sofisticar cada vez mais um carro de meras mil cilindradas? O engenheiro Vietti responde: "Temos ainda idéias boas para o futuro". Aguardem.

No seu interior, o Mille EP mantém os mesmos requintes do ELX, como a opção por ar-condicionado. O retrovisor, com um novo desenho, ficou maior nesta nova concepção



A mecânica do Uno, superdimensionada para 1.000 cilindradas, ganha sintonia fina com a injeção

TRAJETÓRIA DO LÍDER POPULAR

Em junho de 1990, quando o governo federal baixou o imposto (IPI) dos carros com motor entre 800 e 1.000 cilindradas de 40% para 20%, só a Fiat tinha um motor desses — que até equipava a versão esportada do Uno. Motor pequeno não era novidade aqui, mas andava esquecido, ao ser lançado, em 1984, o Uno tinha motor de 1.050 cc (como o 147) e pequenas cilindradas também equipavam os saudosos DKW Dauphine, e o primeiro Fusca.

O fato é que a Fiat saiu na frente e, já em agosto de 90, lançava o Mille, que desde então lidera a categoria. Tinha câmbio de quatro marchas e, como opcionais, cinco marchas, retrovisor direito e bancos com apoio de cabeça. Era previsível, assim, que o público exigisse esses itens em todos os Mille.

Já em 1991, o pioneiro recebeu carburador duplo e a potência subiu de 47 para 52 cv. Em 1992, nova evolução: é lançado o Mille Electronic. Equipado com ignição eletrônica e sistema Ecobox de controle de emissões, ele dispensa distribuidor e catalisador, atinge 56 cv e inclui uma versão de quatro portas medida na categoria. Em 1993, chega o requintado Mille ELX, com frente rebaixada, novo painel e até ar-condicionado opcional. No mesmo ano, um forte estímulo às vendas: o IPI dos "populares" cai de 20% para simbólicos 0,1%. Agora, com o imposto a 8%, o Mille continua líder em sua classe. "O Mille é a marca do nosso sucesso", diz o engenheiro Vietti. Ele alavanca o espetacular crescimento da empresa, cuja participação no mercado passou de 12% em 1989 para 28,7% em 1994.

A ESCALADA DO MILLE
Em cinco anos, mais de meio milhão de carros vendidos

A FIORINO DE BOTAS

Trekking, uma picape com suspensão alta para os maus caminhos

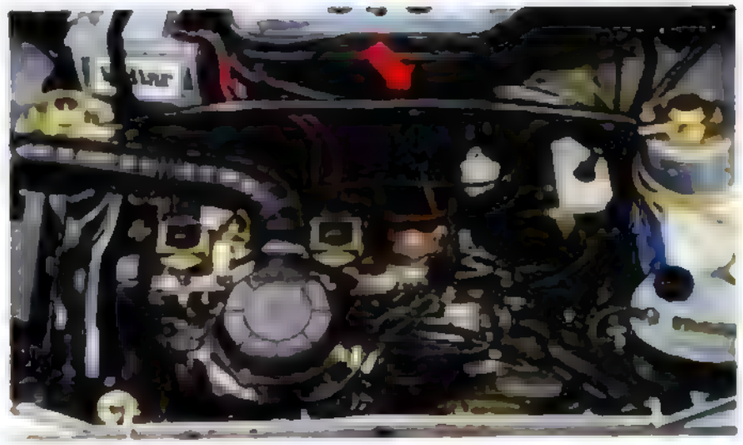
por MARCOS DE OLIVEIRA

Os amantes da canoagem, mountain-bike, motocross, asa-delta, camping e outras atividades esportivas e aventureiras têm agora uma picape leve adaptada aos nossos maus caminhos, sejam de asfalto ruim ou de terra. É a Trekking, uma série especial de 1.500 unidades derivada da picape Fiorino 1.5 i.e. Seu segredo está na nova suspensão e nos pneus maiores e mais largos, que a deixam mais alta: subiu 44 milímetros na frente e 54 mm na traseira. Mais longe do solo — dista 185 mm do chão no seu ponto mais baixo —, a Trekking percorre com mais desenvoltura nossas muitas estradinhas de terra, onde fica a salvo dos facões, aqueles ressaltos que se formam no meio das pistas, entre os trilhos cavados pelas rodas.

"O que fizemos foi atender à necessidade de parte dos nossos clientes, que queriam uma picape com a traseira mais levantada — principalmente o público jovem, praticante de atividades que pedem esse tipo de veículo", explica Claudio Sguazzini, gerente de produto da Fiat. Essa característica esportiva é realçada pelas faixas laterais e pela inscrição "Trekking" impressa nos lados e na porta da caçamba. Completam o visual diferenciado o par de faróis de milha no anteparo acima da capota, a cobertura da caçamba e o acabamento da cabine com vinil, tecido e porta-objetos nas portas.

Além da vocação esportiva, a Trekking também é uma nova opção para os que trafegam por estradas de terra, a caminho de sítios e fazendas, ou precisam de um veículo de apoio nesses locais. Afinal, num país com 1,5 milhão de quilômetros de estradas não pavimentadas, contra apenas 150 mil pavimentados precariamente, o que não falta são caminhos para a Trekking. Seus pneus radiais têm ranhuras próprias para o tráfego na terra, mas isso não prejudica o conforto nos percursos de asfalto. Para compensar esses pneus maiores (175/80), que à mesma velocidade giram menos que os da picape 1.5 i.e. (165/70), e deixar a Trekking com o mesmo desempenho, a engenharia da Fiat diminuiu a relação do diferencial de 4,067:1 para 4,357:1. Assim, não se sobrecarregou o motor e o desempenho se manteve (velocidade de 150 km/h e aceleração de 0 a 100 km/h em 16,7 segundos), bem como a economia: 9,5 km/l na cidade e 13,4 km/l na estrada.

Os pneus maiores exigiram alterações na suspensão: o eixo traseiro teve seu perfil levantado na parte central. Obteve-se, assim, uma altura adicional de 74 mm no centro da camionete. As molas e os amortecedores também foram adaptados à elevação da carroceria. Na suspensão dianteira, as torres que abrigam os amortecedores ficaram maiores e foram ligadas por uma barra de amarração, como a do Uno Turbo — o que aumenta a rigidez torcional da carroceria para enfrentar situações em que a suspensão é mais exigida. E o estepe, agora maior, mudou do compartimento do motor para a caçamba.



Uma barra de amarração liga as torres dos amortecedores (*acima*), aumentando a rigidez da carroceria. Assim, o estepe foi para a caçamba, onde forma um conjunto com o anteparo e a cobertura. Já a suspensão traseira (*abaixo*) ficou mais alta

No mais, tudo igualzinho à picape Fiorino 1.5 i.e. Ou seja: a Trekking vem com o experimentado motor de 1.497 cm³ e 67 cv de potência a 5.000 rpm, alimentado por injeção eletrônica Magneti Marelli SPI (Single Point Injection). A distância entre-eixos é de 2.581 mm, a mesma de toda a atual linha Fiorino: picape e furgão 1.0, picape e furgão 1.5 i.e. e picape LX 1.6. Como toda a família, a Trekking vem com a caçamba de maior capacidade do segmento de comerciais leves derivados de automóvel. Pode carregar até 650 quilos e levar grandes volumes, como motos, com a tampa traseira fechada. Está disponível em dois tons metálicos: Azul Caribe e Cinza Tornado.

CAÇAMBA MAIOR — A família Fiorino conseguiu no ano passado 28% de participação neste mercado de comerciais leves. Foi um crescimento de 37% em relação ao ano anterior. O desempenho se deve ao lançamento da nova linha Fiorino, em 1994, com caçambas maiores, e o pioneirismo, em sua faixa, de versões com motor 1.0. A Trekking vem se somar ao principal pólo de produção de comerciais leves da Fiat em todo o mundo, que fica em Betim, Minas Gerais, única fábrica da linha Fiorino, que exporta para dezenas de países, principalmente os europeus. A Fiat produz aqui, por exemplo, a Fiorino com volante do lado direito, que circula na Inglaterra.

Por enquanto, a Fiorino Trekking se limita a uma edição especial de 1.500 unidades. Contudo, o diretor geral da Fiat, Cledorvino Belini, adianta: "Se ela for comercialmente bem aceita, poderemos incorporá-la à produção normal da linha Fiorino. Afinal, além da tecnologia inovadora e pioneira, ela tem a melhor relação custo/benefício, se comparada com a concorrência".

BODAS DE OURO

Substituto do F40 celebra os 50 anos da Ferrari

por ADILSON AUGUSTO

Ao ser lançado há poucos meses, o Ferrari F355 foi saudado como o carro de série com motor aspirado de maior potência específica do mundo. Já era. Acaba de surgir outro superdiesa, o F50 — não por acaso, também Ferrari, e nada menos que o substituto do F40 como topo de linha da marca do cavalinho empinado. A eficiência na extração de numerosos platôs de curvas de um motor aspirado é a base da resposta Ferrari aos supercarros que só conseguem mais desempenho com a ajuda de turbocompressores,

Agressivas entradas de ar escavam o capô. Na traseira, a transparência da placa negra deixa entrever articulações da fera

como Jaguar XJ220 (dois turbos) e Bugatti EB110S (quatro turbos). Isso tem um motivo que não é o da mera rivalidade: a Fórmula 1, apesar da competição e da tecnologia automotiva, baniu o turbo há anos. E o F50 é o carro mais próximo de um Fórmula 1 que pode andar legalmente nas ruas.

Além de resgatar a pura esportividade, o F50 dá um salto em relação ao F40, que usava turbocompressor, e o supera em desempenho. Dispensa turbo, mas interpõe à nova tecnologia das 5 válvulas por cilindro, estreada no F355,

Carro de competição legalizado para as ruas, como o antigos GTO, ele vai de 0 a 100 km/h em 3,87 segundos

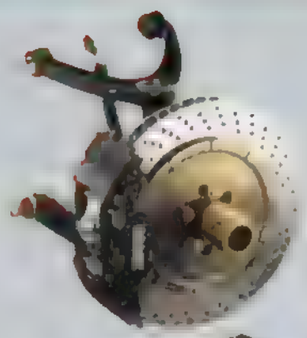
A direção, como os freios, dispensa dispositivos de assistência

Os bancos de fibra de carbono, revestidos de couro e tecido, podem ser de tamanho *standard* ou largo

Na forma de *barchetta*, a capota de fibra é retirada e são aparafusados dois santantônios

Direção mecânica, mas amortecedores eletrônicos

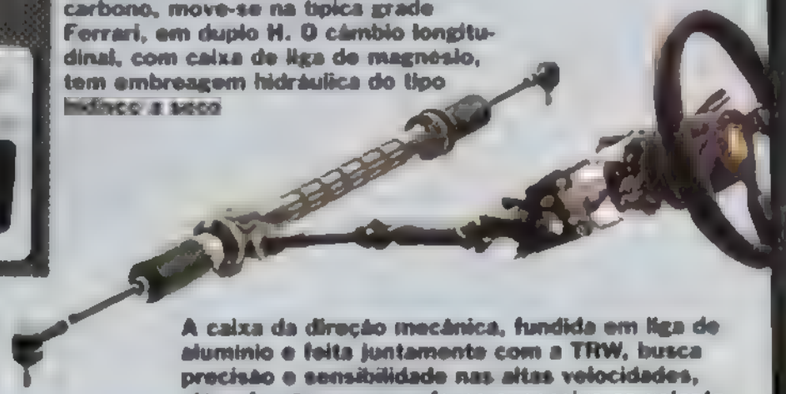
Cada bancada de seis cilindros tem no cabeçote este duplo comando de válvulas, que o acionado por uma correia Morse



Os grandes discos de freio são ventilados. Na suspensão, um sistema *pushrod* permite que amortecedores e molas fiquem junto ao centro do carro

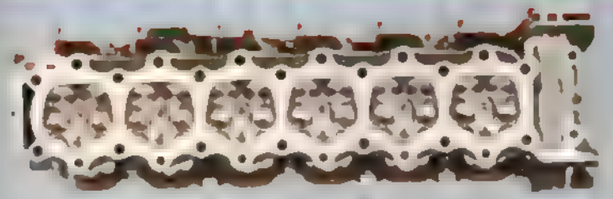
Os pistões (no alto) são feitos pela Mahle com liga de alumínio forjado. E as bielas (acima) são de uma liga de titânio

A alavanca, com manopla de fibra de carbono, move-se na típica grade Ferrari, em duplo H. O câmbio longitudinal, com caixa de liga de magnésio, tem embreagem hidráulica do tipo multidisco a seco

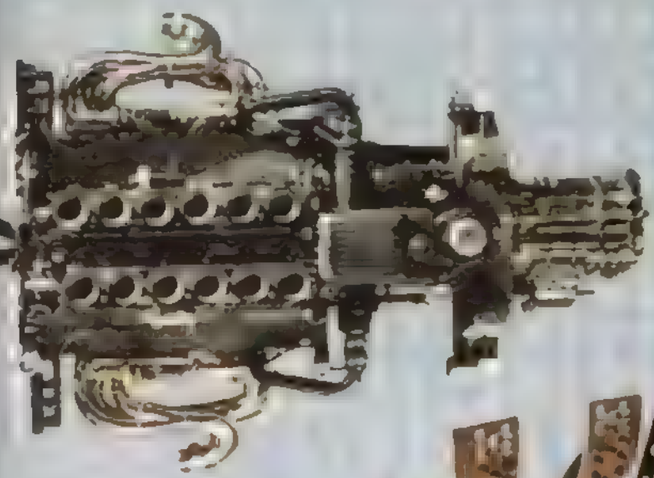


A caixa da direção mecânica, fundida em liga de alumínio e feita juntamente com a TRW, busca precisão e sensibilidade nas altas velocidades, além de não requerer força excessiva ao volante

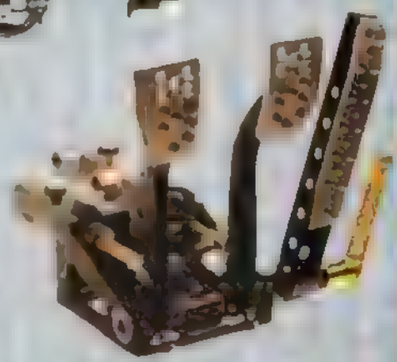
Um carro para poucos: só serão montados 349



Ponto alto da tecnologia que estreou no F355: câmaras de combustão com cinco válvulas. Para a Ferrari, é o ideal em motores de alta velocidade, que não podem ter sistemas pneumáticos de fechamento das válvulas. O pequeno tamanho delas favorece sua velocidade de movimento, que equivale até a 10.000 rotações por minuto



O conjunto motor e transmissão (acima) suporta toda a suspensão traseira — faz parte assim da estrutura do carro, como na Fórmula 1. Os braços da suspensão unem-se ao carter, situado entre o câmbio e o motor, bem onde a marca "Ferrari" aparece. Já as junções com o chassi de fibra de carbono, que equivale ao *cockpit*, são feitas por meio de ligas "copolimerizadas"



Para que todos encontrem sua posição ideal de direção, até os apoios dos pedais podem ser ajustados ao gosto do freguês

cilindro, com ajuda hidráulica. Os pneus Goodyear "Fiorano" (nome da pista de testes da Ferrari) são maiores na traseira e foram especialmente desenhados para o carro.

No suspensão, o comando eletrônico dos amortecedores calcula o contato com o solo e responde também a variações de aceleração e velocidade, para assegurar a estabilidade direcional, além de melhorar o comportamento do carro em alta velocidade e o conforto em velocidades contidas.

Em matéria de conforto, aliás, o F50 preserva a sobriedade esperada de um esportivo de raça, mas com progressos em relação a outros antecessores. Tem, por exemplo, ar-condicionado de série. No painel, simples mas completo, inspirado no F-1, os instrumentos são controlados por microcomputador, que inclui banco de dados. Os bancos de fibra de carbono, com couro preto nas laterais e tecido vermelho no centro, são disponíveis em dois tamanhos (normal e largo). Os cintos de segurança são de três pontos (há ancoragem para cinto de quatro pontos e para *roll bar* de competição, mas o esportivo dispensa ait bags).

Os pedais de alumínio são ajustáveis, para atender a gosto de todos os motoristas. Junto deles, um apoio para o descanso. Mesmo que você não tenha a pretensão de ser um dos 349 exclusivos proprietários do F50 (a construção em série está limitada a esse número, e ser comprador no próximo semestre de 1997), saiba que ele já começa a ser produzido com pedidos antecipados de 350 carros. E o mais caro da marca até hoje: está cotado a 550 mil dólares na Itália e 475 mil nos Estados Unidos (com taxas para poder lá serão 525 mil dólares), onde o primeiro dos 50 chegará em setembro. As primeiras entregas são para este verão europeu.

Luca Cordero di Montezemolo, o atual presidente da Ferrari Automobili, não teve falsa modéstia quando apresentou o F50 em Genebra: "Vocês nunca viram nem nunca verão de novo um carro como este".

BREVEMENTE...

A dupla de modelos que a Fiat lança numa faixa média onde a competição é selvagem

Veja os carros médios "irmãos" que a imprensa [illegible] será convidada a conhecer no próximo dia 29 de agosto, em Turim. Bravo e Brava, lançamentos Fiat que já em setembro estarão disponíveis na Europa. Bravo é um dos volumes de três portas, 4,02 m de comprimento e 1,75 m de largura (para dar uma idéia, é 6 cm mais comprido e 5 cm mais largo que o Tipo). Brava é a versão de cinco portas com um volume adicional na traseira, fazendo o gênero chamado "dois volumes e meio", e que mede 4,18 m de comprimento (comparativamente, o Tempra tem 4,35 m).

Além das medidas, as linhas personalíssimas evidenciam modelos distintos dos que a marca italiana oferece atualmente. Ambos, porém, dotados de amplo espaço interno, como é típico dos Fiat, com grande distância entre os eixos para favorecer ao máximo o aproveitamento do espaço na cabine.

Os carros receberão uma gama de quatro motores também inéditos, com cilindrada entre 1,4 e 2,0 litros (além de duas versões a diesel, indispensáveis no mercado europeu). Somando à diversidade da motorização os vários níveis de acabamento e de equipamentos de série, haverá um total de 24 versões da dupla.

Os nomes, selecionados entre nada menos que 500, são significativos da ausência de falsa modéstia no projeto: "Bravo" é uma expressão italiana de aplauso, hoje incorporada à linguagem internacional não só dos idiomas neolatinos, mas também dos anglo-saxônicos. Dá para perceber que a Fiat aposta pesado nesses lançamentos, pretendendo repetir o grande sucesso do pequeno-médio Punto, atual vencedor do título de "Carro do Ano" na Europa — como igualmente aposta no ambicioso projeto da faixa dos pequenos que será lançado no começo do ano que vem, do Brasil para o mundo, e se esconde sob o número-código "178". Quanto aos "Bravos", são carros de um tipo que, inclusive no Brasil, forma um mercado seletivamente competitivo. Na época de seu lançamento, estarão sendo mostrados na Europa, por exemplo, os novos Escort e Renault 19.

Bravo e Brava foram projetados segundo o processo de "engenharia simultânea", já adotado no caso do Punto: isso significa fazer um projeto com a participação conjunta de estilistas, engenheiros, operários da fábrica, fornecedores de autopeças, concessionários e uma amostra do público ao qual se destinam os carros. Ou seja, se todos os interessados participam do trabalho, o resultado tende a ser o mais perfeito possível e receber aplausos gerais.

As linhas são reconhecivelmente Fiat na frente, enquanto a ousadia das traseiras marca a personalidade da nova dupla de médios

...BRAVO E BRAVA

Dirigir

Surdo para o resto do mundo

A vida de muitos motoristas aderem ao uso do walkman é uma vida bem mais batida e discreta (para não prevista de instalação de que os sofisticados sistemas de som). O que muitos deles usuários certamente ignoram é que a nova mania pode acabar custando caro – literal. Será feita de particular atenção relaxar e a enfrentar as durezas do trânsito, também pode pôr muita gente em perigo. Surdo para os batalhões à sua volta, o motorista fica desatento e desobedece ao artigo 83 do Código Nacional de Trânsito que obrigam o condutor a dirigir com a atenção e os cuidados indispensáveis à segurança do trânsito. Os infratores estarão sujeitos a multas equivalentes a 24 UFIR ou 16,94 reais em junho.

Esqueceu as chaves no carro?

Esquecer a chave dentro do carro, esse, felizmente, é um problema cada vez mais raro, pois na maioria dos carros novos há dispositivos capazes de contorná-lo. Mas nem todos os carros são novos — e se você sai pela porta do passageiro o descuido pode ser fatal. Assim, para não ter inesperados problemas no meio da rua, anote as duas dicas abaixo que em momentos de apuro certamente lhe serão bastante úteis. A primeira é tirar mais cópias da chave e carregar uma delas na bolsa. Deixar com outra pessoa ou em casa. A segunda dica: sente abra a porta com a chave de outro carro da mesma marca. Muita gente, nas fábricas, nega que essa saída dê certo. Mas os exemplos práticos mostram que, na maior parte dos casos, ela funciona perfeitamente.

Os perigos da marcha lenta

Justiça mais rápida

Envolver-se em um acidente automobilístico já traz muitas dores de cabeça, mas o processo judicial que se desenrola em seguida é de tirar o fôlego. Através do Juizado Especial de Pequenas Causas, existente em todo país, essas querelas são resolvidas em 40 dias, sem o desembolso de um centavo. O tribunal só realiza ações patrimoniais movidas por pessoas físicas, envolvendo indenizações de até 20 salários mínimos ou 2 mil reais. Em São Paulo, 40% das ações referem-se a acidentes de trânsito. Quem quiser mais informações pode entrar em contato pelos telefones 011/604-6675 ou 011/227-8202.

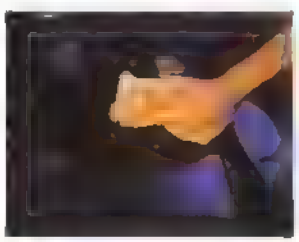
MANTENDO AS APARÊNCIAS

Manter o carro limpo não é apenas uma questão de estética. A sujeira ataca a pintura e diminui sua durabilidade. Lavar o carro em casa é a melhor maneira de tratá-lo bem: escolha um lugar à sombra e use sabão neutro ou shampoo especial. Sabão em pó tira o brilho e prejudica a pintura. Esfregue com um pano macio e remova o sabão com bastante água. Para enxugar, use um pano macio que não solte pêlos.

Sujeira oculta

Nem sempre a sujeira é aparente. Jogue bastante água sob os pára-lamas, com pressão, para soltar toda a lama e a poeira que ficam grudadas e podem provocar ferrugem, principalmente se você tiver andado por alguma praia. Repita a operação até que a água saia bem limpa, para garantir que toda a sujeira já saiu.

Abrindo o brilho



As ceras protetoras de pintura devem ser aplicadas sempre com pano macio e espalhadas de forma igual por toda a superfície. Assim como na hora da lavagem, encere por partes e retirando a cera tão logo ela esteja seca. O ideal é que a pintura seja encerada a cada dois ou três meses. A cera protege a pintura contra o sol, chuva e a poluição. Carros que ficam muito tempo expostos ao tempo, pernoitando ao ar livre ou parados no sol, devem ser encerados com freqüência maior, mas o exagero também pode ser prejudicial. Existem ceras especiais para pinturas comuns ou metálicas — escolha a apropriada para o seu carro. Cuidado com produtos que prometem transformar em nova qualquer pintura, mesmo desbotada. Eles podem conter abrasivos e desgastar a camada de tinta superior.

Pneus sem graxa

Limpe os pneus com uma escova, água e sabão. Para mantê-los pretos e brilhantes, use apenas produtos específicos que existem no mercado. Nunca passe óleo, graxa de sapatos ou produtos semelhantes. Eles podem ressecar a borracha e diminuir sua durabilidade

Piche e asfalto saem fácil

Se houver respingos de asfalto ou piche, que costumam aparecer junto aos pára-lamas e nas calotas, esfregue com um pano macio embebido em querosene. Lave com bastante água e sabão logo em seguida, antes do querosene secar. Nunca tente raspar ou passar esponjas de aço. Quase com certeza, a pintura ficará riscada.

Gelo remove chicletes

Nos estofados e carpetes, algumas manchas podem sair com água e sabão. Casos mais difíceis, como chicletes e chocolate, são resolvidos facilmente friccionando gelo e removendo-os com um pano. Manchas de leite e refrigerantes devem ser retiradas com água morna.
As marcas de graxa nos tapetes saem com querosene. Nas partes plásticas do painel e bancos, basta usar um pano úmido para retirar a poeira e manchas. As pequenas frestas e saliências, como as saídas de ar e controles do rádio, podem ser limpas com cotonetes. Nunca passe produtos à base de silicone no volante, ele fica engordurado e escorregadio, o que, além de desagradável ao tato, pode ser perigoso

Fórmula Uno

A BRIGA ESQUENTA

Rodadas, batidas e muita disputa animam a etapa paulista do campeonato

por MARCOS DE OLIVEIRA e YURI VASCONCELOS

Com muita festa, sol e boas brigas aconteceu em Interlagos, São Paulo, no Autódromo José Carlos Pace, a terceira etapa do Campeonato Brasileiro de Fórmula Uno. Quase 20 mil pessoas derraram de lado as corridas de Fórmula 1 (no Canadá) e Fórmula Indy (em Detroit), além do jogo Brasil x Inglaterra, na TV, para acompanhar, no domingo, 11 de junho, a vitória de Xandy Negrão na categoria de motores turbo e Paulo Braga na de motores aspirados. Além de belas disputas, o público vibrou com velocidades que, na reta dos boxes, atingiram 194 km/h, na Turbo, e 178 km/h, na Aspirados.

Com o resultado, Xandy assumiu a liderança do campeonato de Turbos. "Finalmente conseguimos acertar a suspensão e evitar o desgaste de pneus que fazia o carro perder rendimento nas últimas provas", explicou Xandy, que completou a prova em 30m40s684, com a média de 126,882 km/h. Na Aspirados, a prova de Interlagos provocou uma reviravolta na classificação. José Mário Castilho, que liderava o campeonato, não pontuou e José Massa Neto, 4º lugar, assumiu a liderança.

Na Turbo, Xandy conquistou a primeira colocação, que ele já perseguia desde a primeira prova, em Brasília, em que conquistou a *pole position*. Naquela prova, ele perdeu a liderança por problemas na suspensão, mas conseguiu um 4º lugar, resultado que se repetiu na segunda etapa, em Londrina. Em Interlagos, largou em segundo, atrás do carioca Nelson Silva Júnior (a diferença entre os dois, no treino classificatório, foi de 86 milésimos de segundo). Na prova, Nelson só conseguiu manter o primeiro lugar até a reta oposta. "Meu pneu estava muito frio, a pista estava muito ruim e ao fazer a curva fui parar na grama", conta Nelson. Ele correu com o carro novo - o antigo tinha sido destruído em Londrina, na capotagem e na colisão com o carro de Leonel Friedrich — outro que estreou carro novo em Interlagos.

Xandy Negrão, com o carro 47, comemora a vitória que o levou à liderança na categoria Turbo

Com a escapada na curva, Nelson caiu para terceiro, atrás de Xandy e Chico Serra, mas logo em seguida conseguiu passar Chico e assumiu o segundo lugar. O mau estado da pista de Interlagos foi motivo de reclamação de todos os pilotos. "Além da sujeira provocada por detritos de asfalto, em muitas saídas de curvas existem as chamadas costelas de vaca, saliências que fazem o carro decolar", comentou Nonô Figueiredo, que dividia com Walter Travaglini a primeira colocação do campeonato antes de Interlagos. Em São Paulo, Nonô ficou em sétimo lugar depois de muita disputa com Adalberto Jardim, que segurou a sexta colocação. E Travaglini chegou atrás de Nonô, em oitavo.

O experiente Chico Serra, terceiro até a metade da prova, perdeu a posição devido a um pneu furado. Outro piloto com grande currículo no automobilismo brasileiro e mundial, Ingo Hoffmann, segundo colocado na etapa de Londrina, não disputou a prova de São Paulo naquele mesmo domingo estava correndo na categoria Turismo, na Europa. O campeão da Turbo de 94, Paulo Gomes, largou em quinto, conseguiu passar seu colega de equipe Guto Negrão (irmão de Xandy), mas no final da prova, por problemas com o rolamento da roda, diminuiu a velocidade e voltou ao 5º lugar. "Começou a fazer um barulho forte e pensei que ia parar", comentou o atual campeão.

Público vibra com o arrojo e a coragem dos 75 pilotos

A prova de Interlagos contou, na categoria Turbo, com mais três experientes pilotos do automobilismo brasileiro: Fausto Bessa, que deixou a categoria Aspirado, Ciro Aliperti Júnior e Renato Russo. Bessa transferiu-se para a Turbo por sentir-se cansado das constantes batidas que marcam a Aspirados.

Na Turbo correm os pilotos mais técnicos e os carros com pneu slick (sem ranhuras), próprios para corrida, não escorregam tanto", explica Fausto Bessa.

Paulo Braga *(no alto)* venceu na Aspirados, que tem Massa Neto *(acima,* perseguido por Marcio Lotti) como novo líder. Nos boxes e nas arquibancadas, a agitação das equipes, cuidando dos 75 carros, dividia espaço com um público animado e muitas mulheres bonitas

FESTA MINEIRA — Entre os motores aspirados prevaleceu a habilidade dos pilotos mineiros Paulo Braga, de Uberlândia, e Claudio Gontijo, de Belo Horizonte. Eles conquistaram as duas primeiras posições da categoria, formando a "dobradinha do pão-de-queijo". O paulista Fernando Angelsen completou o pódio, chegando na terceira colocação.

"No ano passado, minha equipe era precária. Agora, estamos recebendo mais apoio, e os resultados estão aparecendo", afirmou Braga, que havia sido terceiro em Londrina. Em Interlagos, Braga completou as treze voltas em 28m51s305, com uma média horária de 116,912 km/h. Para Gontijo, a dobradinha mineira é importante para elevar o moral do esporte no Estado. "Após os bons resultados de Cristiano da Mata, na Fórmula 3, Minas teve um hiato de bons pilotos. Esperamos que agora as coisas mudem." Para completar o time de mineiros, Marcio Lotti cruzou a reta de chegada em sexto lugar.

Antes da prova, era grande a expectativa pelo que iria ocorrer logo na primeira curva. Afinal, nada menos do que 46 carros estavam perfilados no *grid* de largada — e logo à frente fariam uma forte guinada à esquerda no S do Senna. Posicionado na 22ª posição, no meio do *grid*, Mario Covas Neto, o *Zuza* — filho do governador paulista Mario Covas —, confessava não saber o que fazer para evitar uma colisão. "A gente vai tentando desviar das batidas, mas há sempre o risco de ser tocado por alguém." O piloto contou, em Interlagos, com a torcida de seu pai, que assistiu a prova ao lado da esposa Lila. "Sempre que posso, acompanho as corridas do *Zuza*", afirmou o governador.

Logo no começo da corrida pequenas batidas aconteceram, mas apenas Otávio Mesquita bateu forte no muro no final da reta e rodou no S do Senna, abandonando a prova.

CAPOTAGEM NA CURVA — Largando na pole, Braga só foi ameaçado na terceira volta. Ele e Gontijo entraram na reta dos boxes lado a lado. Gontijo atrasou a freada e ultrapassou Braga, mas este retomou a posição no final da reta oposta. "Foi melhor tirar o pé na freada. Não valia a pena brigar com o Paulo e correr o risco de ser alcançado por quem vinha atrás", explicou Gontijo.

Atrás dos dois líderes, a briga esquentava. José Ricardo Fiamenghi largou em terceiro e travou uma disputa acirrada com Bruno Henriques, outro piloto mineiro. Na 8ª volta, os dois se chocaram e Henriques levou a pior, abandonando a prova. Na volta seguinte, Ricardo Rodrigues protagonizou o mais espetacular incidente da corrida, capotando na saída da curva do Laranjinha. O piloto, que ocupava a 30ª posição naquele momento, disse ter sido tocado na lateral. Perdeu o controle do carro e acabou com as quatro rodas para cima, mas sofreu apenas uma leve contusão no braço direito.

Largando na 13ª posição, José Massa Neto fez uma corrida de recuperação e ultrapassou Fiamenghi na última volta, para chegar em quarto lugar. José Mário Castilho, que liderava o campeonato nas duas primeiras provas, chegou em 14º. "Não fui feliz no sorteio dos motores", admitiu. Ele caiu para segundo lugar na classificação da categoria com 35 pontos, três atrás do líder José Massa. Braga, o vencedor do dia, pulou para a terceira colocação, alcançando 32 pontos. Tino Vizeu, oitavo lugar em Interlagos, segue em quarto com 24 pontos.

Na prova de São Paulo largaram 29 Uno turbos e para a seguinte, em Tarumã, no Rio Grande do Sul, a previsão é que larguem 34 carros. Na Aspirados, o número de competidores dessa quarta prova poderia chegar a 51. O líder do campeonato da categoria Turbo, Xandy Negrão, previa grande desgaste de pneus em Tarumã, uma pista em que se desenvolvem as maiores velocidades do campeonato. "É uma pista rápida e o consumo de pneus, ah, é fabuloso."

RESULTADOS

3ª ETAPA — INTERLAGOS

CATEGORIA TURBO

Piloto	Tempo

CATEGORIA ASPIRADOS

Piloto	Tempo

CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

CATEGORIA TURBO

Pilotos	Pontos

CATEGORIA ASPIRADOS

Piloto	Pontos

AS SETE ETAPAS FINAIS

OS SEUS MELHORES PLANOS DE FÉRIAS COMEÇAM POR AQUI.

As melhores férias começam por um carro seguro. Antes de viajar passe na Della Via Pneus. Você vai encontrar o melhor atendimento, produtos de qualidade e o mais cuidadoso serviço. Detalhes como pneus, freios, bateria, alinhamento, balanceamento e Seguros Itaú vão fazer uma enorme diferença na concretização dos seus planos de férias.

DELLA VIA PNEUS

UM SHOW EM TUDO QUE FAZ.

TUDO EM 4 X IGUAIS (ENTRADA + 3)

Válido até 30/07/95

CENTRAL DE ATENDIMENTO FONE: (011)946-1444

Mercado

Consórcio em crise

"Ao contrário do que o governo pensa, o consórcio de automóveis pode servir de regulador da demanda. Basta aumentar o prazo de financiamento para 30 meses e suspender a formação de novos grupos para carro popular por 120 dias. É o único jeito de afastar o especulador."

Vitor Cesar Bonvino
presidente da ABAC
(Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios)

Tipo On Line

Depois do sucesso do Mille On Line, a Fiat resolveu estender esse novo sistema de venda a mais dois modelos: o Tipo 1.6 i.e. e o Tipo 2.0 i.e. SLX. Quanto à forma de pagamento, o consumidor inscrito no Tipo On Line terá de dar uma entrada de 30% ou 50% do valor do veículo, conforme o modelo, e pagar o restante em até 12 parcelas fixas, sem juros. Há quase dois anos no mercado, o Tipo já vendeu mais de 135 mil unidades.

O mini, cada dia mais forte

Confirmando a tendência de que os carros pequenos estão conquistando um espaço cada vez maior no mercado mundial, o Austin Mini, criado em 1959 pelo inglês Alec Issigonis e produzido hoje pela BMW alemã, está sendo totalmente reformulado. Até a Mercedes-Benz resolveu se associar a Nicolas Hayet, o inventor dos relógios Swatch, para produzir o seu novo microcompacto: o Swatchmobil, de 2,5 metros de comprimento, com lançamento para 1997 *(foto)*. No Brasil, o crescimento das vendas dos pequenos está ligada ao preço. A cada dia, esse segmento aumenta consideravelmente sua participação no mercado. No primeiro trimestre deste ano foram comercializadas 141.523 unidades de um total de 299.000 saídas das montadoras.

OS DEZ MAIS VENDIDOS

	Em maio		No ano (jan-mai)		Em 12 meses (jun-mai)	
	Modelo	Volume	Modelo	Volume	Modelo	Volume
1º	Gol	23.944	Gol	97.828	Gol	235.158
2º	Uno	20.852	Uno	86.929	Uno	224.819
3º	Corsa	15.504	Corsa	55.173	Corsa	110.482
4º	Escort	9.401	Tipo	52.009	Tipo	107.494
5º	Golf	8.588	Escort	43.822	Escort	97.318
6º	Tipo	6.987	Tempra	18.257	Monza	54.129
7º	Monza	4.405	Monza	17.904	Tempra	46.374
8º	Tempra	4.169	Golf	17.223	Logus	38.147
9º	Kadett	3.561	Kadett	16.680	Kadett	32.271
10º	Parati	2.998	Fiesta	14.573	Parati	25.027

CARROS USADOS

VARIAÇÃO NOS PREÇOS — MAIO/95

VALORIZARAM		DESVALORIZARAM	
Modelo	Porcentagem	Modelo	Porcentagem
Uno CS 93	+ 2,36%	Logus CL 93	- 3,35%
Prêmio CSL 93	+ 1,84%	Versailles GL 93	- 3,10%
Uno S 93	+ 1,81%	Versailles GL 94	- 2,90%
Gol CL 1.6 93	+ 1,80%	Gol GTi 2.0 93	- 2,60%
Uno 1.6R 93	+ 1,52%	Logus CL 94	- 2,09%

Outra perua na briga

Para aumentar sua participação no segmento das peruas de médio porte, principalmente depois da entrada dos importados Passat Variant, da Volkswagen, e Tempra SW, da Fiat, a Ford está substituindo o station wagon Royale 2 portas pelo de 4 portas, com o objetivo de vender 10 mil unidades do novo modelo até junho de 1996. No ano passado, a antiga Royale vendeu 5.596 unidades contra 7.225 da Quantum, sua principal concorrente. Já a Fiat, entre setembro de 1994 e abril passado, comercializou 4.901 unidades da perua Tempra.

TEM CARRO SOBRANDO NA PRAÇA

Crédito curto, juros altos e 120 mil carros encalhados

por GERSON DE FARIA
fotos MILTON SHIRATA

O sucesso do Plano Real, que acaba de completar um ano de inflação baixa, é uma festa para o governo e para muitos setores da economia mas está deixando vítimas pelo caminho — e o mercado de carros usados é uma delas. Beneficiado, de início, por uma forte procura, ele foi a nocaute, nos últimos quatro meses, asfixiado pelo completo sumiço dos financiamentos, que o governo decidiu encurtar de 24 meses para três, e por taxas de juros estratosféricas, que bateram nos 30% reais ao ano.

Nada contra os carros usados: as autoridades de Brasília só queriam esfriar a economia. Mas foram eles (entre outros setores) que pagaram o pato. Em São Paulo, Rio, Porto Alegre e outras praças importantes, o movimento simplesmente estancou. Alguns modelos, tradicionalmente bem cotados entre os usados, viram seus preços voltarem a patamares de doze meses antes, ou até mais. O estoque acumulado nas revendedoras já chega a 120 mil veículos, o dobro dos tempos normais. Pior que isso: os compradores simplesmente desapareceram. A oferta chega a ser, assim, três vezes maior que a procura, o dobro dos tempos normais.

Não é a primeira vez que isso acontece. Em 1987, na fase II do Plano Cruzado, e em 1990, com a garfada na poupança promovida pelo Plano Collor, o sonho de um carro zero, ou mais novo, já tinha ficado bem mais distante, provocando uma paralisia temporária no mercado. Desta vez, os números são até mais expressivos: a variação nos preços dos usados, nos últimos dez meses, foi uma das mais bruscas verificadas da década.

ESTOQUE ENCALHADO — Com a chegada do real, em julho do ano passado, os veículos tiveram um acréscimo médio de até 30%. Seis meses depois, recuavam a patamares até inferiores aos daquele período *(confira na tabela adiante)*. Um Gol GTS modelo 94, por exemplo, que em junho daquele ano custava em São Paulo o equivalente a 15 mil URVs, em agosto pulou para 19 mil reais e um ano depois era comercializado até por 14 mil reais. O mesmo aconteceu com o Uno 1.5 R modelo 94, que pulou de 14 mil URVs para 17,5 mil reais e desabou para 13 mil.

Idem com os carros de porte médio, como o Kadett SL, a Parati CL, e mesmo os seminovos mais luxuosos, caso do Omega CD e do Tempra Ouro. Ou seja, quem comprou para investir na fase de maior demanda, ficou literalmente com o mico na mão.

USADO, SÓ A PRAZO — Além da depreciação dos preços, há outro problema sério: os compradores sumiram. "Estamos vivendo praticamente de trocas esporádicas", queixou-se o presidente da Assovesp (Associação dos Revendedores de Veículos Usados no Estado de São Paulo), Avelino Augusto Teixeira. Segundo ele, se nos próximos dois meses não houver mais crédito e juros mais acessíveis, grande parte do segmento vai mergulhar na insolvência.

Para Teixeira, nem os preços baixos praticados pelas revendas nem a redução de preço de alguns modelos novos, autorizada pelas montadoras, conseguiu atrair mais compradores.

Feira de Automóveis do Mappin ABC, em Santo André: muito movimento, poucos compradores

Em São Paulo, 1.800 lojas já fecharam suas portas

Lojas da "boca", em São Paulo: vendedores de braços cruzados

"E tão cedo o panorama não vai mudar", avalia Teixeira. "Quem compra carro usado é o consumidor que não tem como pagar à vista."

Além de desanimado, o consumidor não se sente tentado a se desfazer de seu automóvel e partir para um mais novo. O gerente de vendas paulista José Antonio de Freitas, 34 anos, anunciou a venda de sua Parati CL 91 durante quatro meses, sem sucesso. Ele pretendia ficar com um só carro para a família e investir o dinheiro da venda num negócio próprio. "Decidi esperar as coisas melhorarem um pouco", disse, conformado. Clarice de Almeida, professora de inglês, de 27 anos, também desistiu de vender seu Uno CS 92 ao avaliar as ofertas que recebeu. "Por aquele valor preferi deixar o carro quietinho na garagem. No fim, teria de desembolsar muito mais para comprar um carro zero."

O corte nos prazos de financiamento foi um golpe fatal, mas não o único. Num segmento sustentado em cerca de 60% pelo sistema financeiro e onde os empréstimos são pagos, em média, em prazos superiores a um ano, ele é vital. Mas as sedutoras alíquotas dos importados (pelo menos até fim de maio) e os preços estáveis dos nacionais novos ajudaram a jogar o mercado de usados no chão. Resultado: o setor, que de 1993 a 1994 movimentou 510 milhões de dólares, com uma média mensal de 80 mil veículos negociados, roda com apenas uma quarta parte de sua força total. E contabiliza outros números amargos: 1.800 das 8.000 lojas existentes no estado de São Paulo fecharam as portas (mas é útil lembrar, aqui, que grande parte delas tinha sido aberta até um ano antes, no embalo de um mercado efervescente).

A SAÍDA: DIVERSIFICAR — Na "boca" paulistana, um quadrilátero encravado perto do centro de São Paulo, reconhecido como o maior ponto de revenda de veículos do país, admite-se que "a cada dia um revendedor fecha as portas". Exageros à parte, a situação não está muito longe disso. Por ser um produto de valor mais elevado, o financiamento informal não chegou às revendas independentes, como acontece, por exemplo, com os eletrodomésticos. "Por isso, talvez, nosso setor sofra tanto com a restrição ao crédito", avalia Avelino Teixeira.

Revendedoras mais sólidas e experientes acharam uma saída: estão começando a diversificar os negócios. É o caso de João José Chamlian, da Miami Center Car, um dos pesos-pesados da "boca" paulistana. À frente de quase trinta corretores e vinte linhas telefônicas, em contato permanente com revendedoras de todo o país, Chamlian conseguiu vencer a maré baixa no mês de maio investindo suas fichas num filão dos importados que havia escapado ao aumento de 70% nas alíquotas de importação: as picapes. "Com essa estratégia, conseguimos vender em abril cerca de 40 delas", comenta o empresário. "E acredito que, mesmo com a elevação das taxas, continuaremos vendendo bem esse tipo de veículo, por ser destinado a um público que não sente essa diferença no bolso."

Teixeira: à espera de uma saída

Entre os usados nacionais, porém, a Miami Center recorreu então a outra estratégia: só fechar negócios que proporcionem liquidez quase instantânea. Trocando em miúdos: eles só compram carros que possam ser revendidos em dois ou três dias. "Muitos clientes aparecem aqui para vender com uma tabela nas mãos e se espantam com os valores que oferecemos. Mas não temos outra opção. A realidade de hoje é outra", justifica Chamlian. Em razão disso, o volume médio de vendas de 150 carros por mês despencou para 1/3 desse total, reduzindo a margem de lucro em pelo menos 20%.

"Só dá pra vender o que tem qualidade e preço competitivo. Ninguém quer tranqueira", afirma Jairo Priszculnik, outro revendedor da "boca", há um ano e meio no negócio. Ele decidiu só negociar carros fabricados a partir de 91, cujo valor não exceda 15 mil reais.

Nas revendas autorizadas, a situação não difere muito. A venda dos usados, comparada à dos novos, perde longe. "Estamos desorientados. Mesmo vendendo quase a preço de custo, com planos de vendas mais vantajosos, não arrumamos comprador", admite Armando Garcia Moreno Filho, diretor comercial da Galileo Veículos, uma concessionária da Fiat em São Paulo onde os usados representam 40% do movimento.

RETER ESTOQUES — "Normalmente giramos uma vez e meia nosso estoque médio de 180 carros. Hoje não temos girado nem meia vez", aponta Garcia. A questão, diz ele, é que as revendas não conseguem acompanhar o ritmo de desvalorização imposto pelo mercado. Em conseqüência, as concessionárias estão preferindo reter os estoques, à espera de melhores ofertas. Muitas concessionárias, em todo o país, recorreram às promoções, aceitando até entradas de 50% e cinco parcelas com juros a 5% ao mês, para entrega imediata do automóvel.

Pode melhorar para alguns, mas não resolve. Enquanto a economia tiver de ser gerida com súbitas medidas de curto prazo e os juros dançarem conforme os índices da inflação, uns perderão sempre mais do que outros. E quem quiser vender seu carro, para comprar outro, tem de torcer para não precisar disso na hora errada — ou vai perder dinheiro.

PREÇOS DE UM ANO ATRÁS

Não importa a marca ou o modelo: a queda no preço é geral

MODELO	VARIAÇÃO DE PREÇO		
	Jun/94 (em URV*)	Agos-Set/94 (em reais)	Mai/95 (em reais)
Apolo Gl 91	9.000	11.000	8.000
Gol GTS 94	15.000	19.000	14.000
Kadett SL 93	11.000	14.000	11.000
Omega GLS 93	21.000	24.500	20.000
Parati CL 94	14.000	17.000	13.000
Santana GLS 93	19.000	23.000	18.000
Tempra 93 Ouro	19.000	22.000	18.000
Uno 1.5 R 94	14.000	17.500	13.000

*A URV passou a valer 1 real em 01/07/94. Dados fornecidos pelos revendedores de São Paulo.

mãe • fonoaudiologia • férias • lazer • vasectomia • homeopatia • casamento • laqueadura • anticoncepcionais • doenças venéreas • vacinas • cuidados • família • traumas • psicologia infantil • filho-problema • escola • moda • fraldas • palavrões • depoimentos • entrevistas • alopatia • erros & acertos • ciência • tecnologia • riscos • genética • creches • ginecologia • obstetrícia • informação • serviço • truques & dicas • berçário • filhos • avós • doenças • curas • preservativos • diálogo • festas • batizado • religião concepção • gravidez • adolescência • sexo • decoração • alimentação • drogas • primeiros passos • pediatria • educação • dentição • saúde • namoro • esportes • direitos • parto • bebê • papai • mamãe • fonoaudiologia • férias • lazer • vasectomia • homeopatia • casamento • laqueadura • anticoncepcionais • doenças venéreas • vacinas • cuidados • família • traumas • psicologia infantil • filho-problema • escola • moda • fraldas • palavrões • depoimentos • entrevistas • alopatia • erros & acertos • ciência • tecnologia • riscos • genética • creches • ginecologia • obstetrícia • informação • serviço • truques & dicas • berçário • filhos • avós • doenças • curas • preservativos • diálogo • festas • batizado • religião

LÓGICO QUE A REVISTA CRESCER NÃO VAI TRANSFORMAR SUA FAMÍLIA NUMA FAMÍLIA MAIS UNIDA, MAIS FELIZ E MAIS SAUDÁVEL. MAS QUE ELA VAI AJUDAR, ISSO VAI.

CRESCER EM FAMÍLIA

DA GRAVIDEZ DA MAMÃE AOS 18 ANOS DOS FILHOS. SEM BICHO PAPÃO.

EDITORA GLOBO

Todos os meses nas bancas.

Preços

Carros Novos

Dados fornecidos pelas montadoras e vigentes na primeira semana de junho.

FIAT

Atendimento ao consumidor: (0800) 16-5878

Modelos	Preço R$	Cilindrada cm³	Potência cv	Velocidade máxima km/h	Aceleração 0 a 100 km/h s	Consumo cidade km/l	Consumo estrada km/l	Capacidade do tanque litros	Comprimento mm	Largura mm	Porta-malas ou caçamba litros	Peso kg
MILLE ELECTRONIC 1.0	7.911	994	56	150	18,5	12,7	17,8	50	3644	1548	290	816
MILLE ELX 2p	8.390	994	56	150	18,3	12,7	17,8	50	3644	1548	290	840
TURBO 1.4 i.e. 2p (Gas)	22.816	1372	118	195	9,2	9,8	14,5	50	3644	1548	290	870
CS 1.5 i.e. 2p (Gas)	11.697	1497	67	160	14,2	12,1	16,6	50	3644	1548	290	870
CS 1.5 i.e. 2p (Álc)	11.224	1497	72	164	13,0	8,9	12,8	50	3644	1548	290	875
CS 1.5 i.e. 4p (Gas)	12.207	1497	67	160	14,2	12,1	16,6	50	3644	1548	290	890
CS 1.5 i.e. 4p (Álc)	11.724	1580	72	164	13,0	8,9	12,8	50	3644	1548	290	895
1.6 MPI 2p (Gas)	13.249	1580	94	177	10,9	10,3	14,7	50	3644	1548	290	910
1.6 MPI 4p (Gas)	13.859	1580	94	177	10,9	10,3	14,7	50	3644	1548	290	930
FURGÃO 1.5 i.e. (Gas)	10.283	1497	67	160	14,2	12,1	16,6	50	3644	1548	1300	860
FURGÃO 1.5 i.e. (Álc)	9.901	1497	72	164	13,0	8,9	12,8	50	3644	1548	1300	865

Equipamentos de série
- **Mille Electronic:** motor 4 cilindros 1.0 transversal, câmbio manual de 4 marchas e pneus 145 SR13. **Mille ELX:** motor 4 cilindros 1.0 transversal, câmbio manual de 5 marchas e pneus 165/70. **Turbo i.e.:** motor 4 cilindros 1.4 i.e. **1.6 MPI:** motor 4 cilindros 1.6 MPI transversal, câmbio man. de 5 marchas, direção hidr., vasos/vidros elétricos, limp/lavador do vidro tras. e pneus 165/70 R13.

CS1.5 : Vidros climatizados verdes, inclui vidro lateral basculante na versão 2 portas.
- Itens já constantes do kit Electronic Luxo ELX que não podem ser solicitados isoladamente nos carros com o kit.: retrovisores externos dir./esq. com comando interno, luminos dianteiros rebatíveis, temporizador do limpador da pára-brisa, câmbio 5 velocidades.
- **Grupo I** - Kit Electronic ELX 2/4 portas acrescido de: acionamento elétrico dos vidros dianteiros, desembaçador com ar quente, limpador/lavador vidro traseiro, relógio digital, travas elétricas dos portas, vidro traseiro térmico, vidros climatizados verdes.
- **Grupo II** - Kit Electronic ELX 2/4 portas acrescido de: ar-condicionado, acionamento elétrico dos vidros dianteiros limpador/lavador vidro traseiro, relógio digital, travas elétricas das portas, vidro traseiro térmico, vidros climatizados verdes.
- **Grupo III** - Kit Electronic ELX 2/4 portas acrescido do Grupo I ELX mais predisposição para rádio e alarme antifurto.
- **Grupo IV** - Kit Electronic ELX 2/4 portas acrescido de: Grupo I ELX mais predisposição para rádio e alarme antifurto.

Equipamentos opcionais:

Antiparos do motor e cârnbio	R$ 36,00	Kit elet. Luxo ELX 2p	R$ 669,00	Kit ELX 4p - Grupo IV	R$ 2.932,27
Ar-condicionado	R$ 1.698,13	Kit elet. Luxo ELX 4p	R$ 894,00	Limpador/lavador vidro traseiro	R$ 101,45
Bancos reclináveis	R$ 36,90	Kit ELX 2p - Grupo I	R$ 622,00	Pintura metálica	R$ 111,69
Cârnbio de 5 marchas	R$ 93,25	Kit ELX 2p - Grupo II	R$ 2.207,55	Pintura perolizada	R$ 263,36
Desembaçador com ar quente	R$ 63,51	Kit ELX 2p - Grupo III	R$ 1.121,97	Temporizador do limpador pára-brisa	R$ 53,32
Espelho retrovisor ext. dir./esq. controle int.	R$ 89,16	Kit ELX 2p - Grupo IV	R$ 2.306,73	Vidro traseiro térmico	R$ 20,50
Espelho retrovisor ext. esq. controle interno	R$ 37,92	Kit ELX 4p - Grupo I	R$ 1.268,32	Vidros climatizados	R$ 127,06
Filtro de ar para serviço pesado	R$ 94,61	Kit ELX 4p - Grupo II	R$ 2.653,08		
		Kit ELX 4p - Grupo III	R$ 1.567,50		

TIPO

1.6 i.e. 2p	39.309*	1580	80	170	12,7	11,0	16,0	50	3998	1700	390	1040
2.0 16V 2p	51.664*	1998	137	204	9,2	9,0	13,2	50	3998	1700	390	1213
1.6 i.e. 4p	39.614*	1580	80	170	12,7	11,0	16,0	55	4238	1700	390	1080
2.0 i.e. SLX 4p	46.371*	1998	106	188	11,0	9,0	13,2	50	4238	1700	390	1173

Equipamentos de série - Em todos: câmbio manual de 5 marchas e direção hidráulica. **2.0 16V** retrovisores/travas/vidros elétricos e freio a disco nas 4 rodas. **SLX 2.0 i.e.:** freio a disco nas 4 rodas, vidros dianteiros elétricos e trava elétrica das portas.

Equipamentos opcionais:

Acionamento elét. dos vidros dianteiros	US$ 272,00	Banco motorista regulador de altura lombar*	US$ 66,00	Sistema ABS*	US$ 1.965,00
Air bag*	US$ 1.299,00	Banco traseiro bipartido	US$ 120,00	Teto solar elétrico*	US$ 1.086,00
Alarme antifurto*	US$ 522,00	Bancos Recaro*	US$ 1.689,00	Teto solar manual	US$ 853,00
Apoio de braço banco motorista	US$ 88,00	Pintura metálica*	US$ 205,00	Trava elétrica nas portas	US$ 135,00
Ar-condicionado*	US$ 2.083,00	Retrovisor ext. de controle elétrico	US$ 154,00	Vidros climatizados verdes	US$ 188,00
		Rodas em liga leve	US$ 463,00	*Opcionais disponíveis no Tipo 2.0 16V	

UNO

1.0 i.e. 4p	13.464	1560	50	148	18,5	10,0	14,8	50	4007	1557	520	935

Equipamentos de série: Motor 4 cilindros 1.6 SPI transversal, câmbio manual de 5 marchas, bancos reclináveis, desembaçador com ar quente, relógio digital, retrovisores externos com controle interno, temporizador do limpador de pára-brisa, vidro traseiro elétrico.

Equipamentos opcionais:

Pintura metálica	R$ 161,01	Acionamento elét. dos vidros diant.	R$ 243,09	Direção hidráulica	R$ 749,73
Pintura perolizada	R$ 349,51	Alarme antifurto acion. dist.	R$ 344,86	Rodas liga leve	R$ 348,35
		Ar-condicionado	R$ 1.704,63	Trava elétrica nas portas (2p)	R$ 102,34

FIAT

Modelos	Preço R$	Cilindrada cm³	Potência cv	Velocidade máxima km/h	Aceleração 0 a 100 km/h s	Consumo cidade km/l	Consumo estrada km/l	Capacidade do tanque litros	Comprimento mm	Largura mm	Porta-malas ou caçamba litros	Peso kg
WEEKEND 1.5 i.e. 4p (Gas)	13.959	1500	67	160	13,0	11,2	15,8	50	4007	1549	550	945
WEEKEND 1.5 i.e. 4p (Álc)	13.590	1500	72	164	12,9	8,7	11,8	50	4007	1549	550	950
1.6 i.e. 4p (Gas)	15.026	1580	80	170	12,5	10,0	14,0	50	4007	1549	550	980

Equipamentos de série - Em todos: câmbio manual de 5 marchas, bancos reclináveis, retrovisores externos com controle interno e temporizador do limpador de pára-brisa. **1.6 i.e.:** trava elétrica dos portas, acionamento elétrico dos vidros dianteiros, bagageiro no teto, direção hidráulica, limpador/lavador do vidro traseiro, rodas de liga leve, vidro traseiro térmico e vidros climatizados.

Equipamentos opcionais:

Acionamento elét. dos vidros	R$ 243,09	Cobertura compart. bagagem	R$ 133,08	Rodas em liga leve	R$ 348,35
Alarme antifurto acion. chave	R$ 253,57	Desembaçador com ar quente	R$ 79,83	Teto solar	R$ 569,33
Alarme antifurto acion. dist.	R$ 344,86	Direção hidráulica	R$ 769,73	Trava elétrica das portas	R$ 102,34
Antiparo do motor e cârnbio	R$ 28,62	Filtro de ar serviço pesado	R$ 97,58	Trava elétrica das portas (4p)	R$ 141,96
Ar-condicionado	R$ 1.704,63	Limpador lavador vidro traseiro	R$ 109,71	Vidro traseiro térmico	R$ 50,26
Bagageiro no teto	R$ 663,29	Protetor tanque combustível	R$ 20,30	Vidros climatizados verdes	R$ 162,39
Cintos seg. laterais tras. retráteis	R$ 59,86	Rádio toca-fitas Philco	R$ 365,14		
		Rádio toca-fitas Alpine	R$ 515,08		

ELBA

STILE 4p (Gas)	33.572	1995	165	220	8,2	8,9	12,9	70	4354	1702	552	1300
TURBO 2.0 i.e. 2p (Gas)	33.839	1995	160	220	8,2	8,9	12,9	70	4354	1702	552	1275
16V 2.0 2p (Gas)	28.581	1995	137	202	9,0	8,9	12,9	70	4354	1702	552	1215
16V 2.0 4p (Gas)	29.320	1995	137	202	9,0	8,8	12,9	70	4354	1702	552	1240
2.0 i.e. 2p (Gas)	22.609	1995	108	190	11,0	9,2	13,0	70	4354	1702	552	1173
2.0 i.e. 4p (Gas)	23.096	1995	108	190	11,0	9,2	13,0	70	4354	1702	552	1200
2.0 i.e. 4p (Álc)	22.934	1995	110	190	11,0	7,2	10,2	70	4354	1702	552	1205

Equipamentos de série - Em todos: motor 4 cilindros 2.0, câmbio manual de 5 marchas e vidros elétricos. **Ouro 16V:** retrovisores/travas elétricas, direção hidráulica regulável e rádio toca-fitas. **Turbo i.e.:** retrovisores/travas elétricas, cheiê control, computador de bordo, rádio toca-fitas e antena elétrica.

Equipamentos opcionais:

Abertura porta-malas	R$ 376,98	Desenho braço banco tras.	R$ 51,82	Rodas de liga leve	R$ 394,26
Alarme antifurto*	R$ 63,00	Faróis suplementares	R$ 122,95	Sistema ABS acion. dos freios*	R$ 2.271,03
Apoio cabeça banco traseiro	R$ 1.782,28	Pintura metálica*	R$ 170,71	Trava elétr. nas portas	R$ 158,72
Ar-condicionado*	R$ 975,48	Pintura perolizada*	R$ 344,47	Vidros climatizados verdes	R$ 167,66
Bancos dianteiros c/ comandos elét.***	R$ 1.430,71	Rádio toca-fitas, antena elét.	R$ 637,10		
CD player c/ acom. 6 discos*	R$ 183,93	Retrov. ext. dir./esq. controle elét.	R$ 138,20	* Opcionais disponíveis no Tempra Turbo e Stile	
Check control	R$ 355,82	Retrov. int. c/ramut. eletrônico.*	R$ 197,12	** Opcional disponível no Tempra Turbo	
Computador de bordo		Revest. interno de couro*	R$ 1.892,71	***Opcionais disponíveis no Tempra Stile	

TEMPRA

***SW SLX 2.0 i.e.**	34.793*	1995	109	188	11,6	8,9	12,6	65	4672	1695	540	1375

Equipamentos de série: dir. hid. reg., painel digital, barra proteção nas portas, encost., trava elét. porta tras., faróis de neblí., banco tras. bipartido, vidro tras. térmico e limp./lavador do vidro tras.

Equipamentos opcionais:

Air bag	US$ 1.308,00	Banco do motorista reg. altura lombar	US$ 71,00	Rodas de liga leve	US$ 472,00
Alarme antifurto	US$ 600,00	Check control	US$ 223,00	Sistema ABS c/ acionamento dos freios	US$ 2.876,00
Apoio braço banco de motorista	US$ 95,00	Pintura metálica	US$ 209,00		
		Retrovisor ext. dir./esq. controle elét.	US$ 152,00		

FIORINO

FURGÃO 1.0 (Gas)	9.365	994	50	127	22,4	9,7	14,8	44	4155	1622	2000	972
PICK-UP 1.0 (Gas)	9.365	994	56	136	21,0	10,2	15,9	44	4139	1622	—	922

Equipamentos de série: motor 4 cilindros 1.0 transversal, câmbio manual de 5 marchas e pneus 145 SR13.

Equipamentos opcionais:

Antiparo do motor/cârnbio	R$ 36,44	Cârnbio de 5 marchas	R$ 93,11	Pintura metálica (Pick-up)	R$ 151,46
		Filtro de ar serviço pesado	R$ 94,47		

FURGÃO

FURGÃO 1.5 i.e. (Gas)	11.672	1497	67	140	18,4	9,6	13,2	64	4139	1622	2000	995
PICK-UP 1.5 i.e. (Gas)	11.267	1497	67	150	17,7	9,5	13,4	64	4139	1622	—	945
PICK-UP LX 1.6 MPI (Gas)	13.867	1580	94	166	13,6	9,1	13,2	64	4139	1622	—	975

Equipamentos de série: 1.5 i.e./Pick-up 1.5 i.e./Pick-up LX MPI: câmbio manual de 5 marchas e pneus 167/70 R13 (exclusivos). **Pick-up LX MPI:** vidros elétricos.

Equipamentos opcionais:

Abertura porta escadas	R$ 251,68	Desembaçador com ar quente	R$ 79,81	Porta lateral corrediça	R$ 606,65
Alarme antifurto acion. dist.	R$ 293,21	Direção hidráulica	R$ 636,99	Porta objeto tras. do cabine	R$ 16,91
Antiparo do motor e cârnbio	R$ 36,51	Janela traseira corrediça	R$ 94,64	Protetor tanque combustível	R$ 20,42
Ar-condicionado	R$ 1.678,44	Pintura metálica	R$ 61,35	Vidros vo tanque traseiro	R$ 25,84
			R$ 144,24		

ABRIU O JORNAL

SUMIU, ACABOU,

VOLTOU

Auto Risco Itaú

Aqui o seu carro volta inteiro. Consulte a Della Via Corretora e escolha a modalidade de seguro que você está procurando. O Auto Risco Itaú é o mais barato porque só cobre o mais caro: perda total ou roubo. Siga em frente, que na página seguinte tem muito mais.

DELLA VIA CORRETORA

Produtos Itaú Seguros